Supplemento ordinario alla “Gazzetta Ufficiale„ n. 237 del 9 ottobre 2013 - Serie generale

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

PARTE PRIMA — Roma - Mercoledì, 9 ottobre 2013 — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 1027 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

N. 68/L

LEGGE 23 settembre 2013, n. **113.**

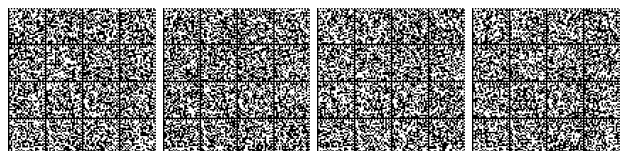
Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo, con Allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza generale dell'OIL, nonché norme di adeguamento interno.

SOMMARIO

LEGGE 23 settembre 2013, n. **113.**

Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo, con Allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza generale dell'OIL, nonché norme di adeguamento interno. (13G00156). . . . . *Pag.* 1

ALLEGATO . . . . . » 3

LAVORI PREPARATORI. . . . . » 226

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 23 settembre 2013, n. **113**.

Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo, con Allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza generale dell'OIL, nonché norme di adeguamento interno.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Capo I

RATIFICA ED ESECUZIONE

Art. 1.

Autorizzazione alla ratifica

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo, con Allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza generale dell'OIL.

Art. 2.

Ordine di esecuzione

1. Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo VIII della Convenzione stessa.

Capo II

DISPOSIZIONI DI ADEGUAMENTO DELL'ORDINAMENTO INTERNO

Art. 3.

Modifiche al codice della navigazione

1. L'articolo 368 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 368 *(Rimpatrio di stranieri arruolati su navi italiane).* — Le disposizioni di questo capo si applicano agli stranieri arruolati su navi nazionali».

2. L'articolo 1091 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1091 *(Diserzione).* — Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il componente dell'equipaggio che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile ovvero l'abbandona, cagionando un pericolo per la vita o per l'incolumità fisica delle persone ovvero per la sicurezza della nave o dell'aeromobile, è punito con la pena della reclusione da uno a tre anni.

Fuori dei casi previsti dal primo comma, il componente dell'equipaggio che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile ovvero l'abbandona, è punito, se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione, con la sanzione amministrativa pecuniaria da 3.000 a 10.000 euro.

Se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 25.000 euro».

3. L'articolo 1094 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1094 *(Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio).* — Salvo che il fatto costituisca reato, il componente dell'equipaggio che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 a 5.000 euro.

Se il fatto di cui al primo comma è commesso in occasione di servizio concernente la manovra, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 3.000 a 10.000 euro.

Se dal fatto di cui al primo comma deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione ovvero un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 25.000 euro.

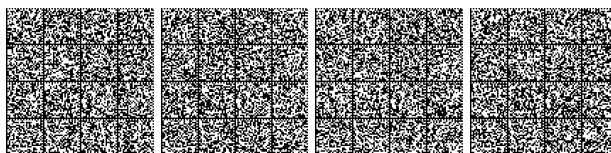
Il componente dell'equipaggio che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, cagionando un pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, è punito con la pena della reclusione da sei mesi a tre anni.

Il componente dell'equipaggio che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, è punito con la pena della reclusione da uno a quattro anni se l'ordine è dato per la salvezza della nave, del galleggiante o dell'aeromobile o per soccorso da prestare a nave, galleggiante, aeromobile o persona in pericolo».

Art. 4.

Modifiche in materia di età minima per l'ammissione al lavoro

1. All'articolo 119, primo comma, del codice della navigazione, le parole: «quindici anni» sono sostituite dalle seguenti: «sedici anni».

2. Nell'allegato al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231, le parole: «15 anni», ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: «16 anni».

Art. 5.

Modifiche in materia di certificazione medica dei marittimi ed assistenza sanitaria a bordo

1. All'articolo 4 della legge 28 ottobre 1962, n. 1602, il secondo ed il terzo comma sono sostituiti dai seguenti:

«Il certificato medico rilasciato, anche in lingua inglese, ha validità di due anni, ridotta ad un anno se il marittimo ha meno di 18 anni. Con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, può essere previsto un periodo di validità più breve anche in considerazione delle specifiche mansioni svolte dal marittimo, come descritte dalla Convenzione STCW '78/95 - Seafarers training, certification and watchkeeping Code.

Con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono disciplinati i casi in cui, per comprovate ragioni di urgenza, ovvero se il periodo di validità del certificato scade nel corso di un viaggio, un marittimo può essere autorizzato a lavorare sulla base di certificazione medica provvisoria, valida fino al porto di scalo successivo e di durata comunque non superiore ai tre mesi».

2. Le navi passeggeri che effettuano navigazione internazionale breve e lunga, come definite dall'articolo 1 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, e che trasportano più di 100 persone, devono avere a bordo un medico qualificato responsabile dell'assistenza sanitaria.

Art. 6.

Abrogazione dell'articolo 36 della legge 16 giugno 1939, n. 1045

1. L'articolo 36 della legge 16 giugno 1939, n. 1045, è abrogato.

Art. 7.

Copertura finanziaria

1. Agli oneri derivanti dalle spese di missione di cui all'articolo XIII della Convenzione di cui all'articolo 1, valutati in euro 1.480 per l'anno 2013 e in euro 2.960 a decorrere dall'anno 2014, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

2. Ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, per le spese di missione di cui al citato articolo XIII della Convenzione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede al monitoraggio dei relativi oneri e riferisce in merito al Ministro dell'economia e delle finanze. Nel caso si verifichino o siano in procinto di verificarsi scostamenti rispetto alle previsioni di cui al comma 1, il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro competente, provvede mediante riduzione, nella misura necessaria alla copertura finanziaria del maggiore onere risultante dall'attività di monitoraggio, delle dotazioni finanziarie di parte corrente aventi la natura di spese rimodulabili ai sensi dell'articolo 21, comma 5, lettera *b)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, destinate alle spese di missione nell'ambito del pertinente programma di spesa e, comunque, della relativa missione del Ministero interessato. Si intende corrispondentemente ridotto, per il medesimo anno, di un ammontare pari all'importo dello scostamento, il limite di cui all'articolo 6, comma 12, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce, senza ritardo, alle Camere con apposita relazione in merito alle cause degli scostamenti e all'adozione delle misure di cui al comma 2.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 23 settembre 2013

NAPOLITANO

LETTA, *Presidente del Consiglio dei ministri*

BONINO, *Ministro degli affari esteri*

LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

GIOVANNINI, *Ministro del lavoro e delle politiche sociali*

Visto, *il Guardasigilli:* CANCELLIERI

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO
MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

CONVENZIONE INTERNAZIONALE SUL LAVORO MARITTIMO

(ILO – MLC, 2006)

Traduzione non ufficiale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Progetto A.3.1: **Traduzione non ufficiale della Convenzione internazionale sul lavoro marittimo (Maritime Labour Convention MLC) del 2006**

realizzata a cura della Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Coordinamento Progetto:	ing. Giuseppe ALATI	Dirigente - Divisione 4 "Sistemi di Gestione Integrati"
Revisione linguistica e tecnico-giuridica:	dott.ssa Stefania MOLTONI	Dirigente - Divisione 1 "Personale marittimo"
Traduzione del Testo:	dott.ssa Gioconda MIELE	Traduttore interprete - Divisione 4 "Sistemi di Gestione Integrati"
Verifica linguistico-normativa	dott.ssa Cinzia VOSO	Funzionario amministrativo - Divisione 1 "Personale marittimo"
Grafica Progetto:	Sig.ra Francesca FERRETTI	Funzionario amministrativo - Divisione 4 "Sistemi di gestione integrati"

La stampa della Traduzione non ufficiale è stata effettuata presso
il Centro Stampa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, viale dell'Arte, 16 – 00144 ROMA

Prima edizione, aprile 2010

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

CONVENZIONE DEL LAVORO MARITTIMO 2006

PREAMBOLO

La Conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro (in seguito denominata ILO),

Convocata a Ginevra dal Consiglio di amministrazione dell'Ufficio Internazionale del lavoro, e ivi riunita il 7 febbraio 2006 nella sua 84ª sessione,

Desiderando creare uno strumento unico e coerente che comprenda il più possibile tutte le norme aggiornate contenute nelle attuali convenzioni e raccomandazioni internazionali del lavoro marittimo nonché i principi fondamentali riportati nelle altre convenzioni internazionali del lavoro, in particolare:

- la Convenzione (n.29) sul lavoro forzato, 1930;
- la Convenzione (n.87) sulla libertà sindacale e la tutela del diritto sindacale, 1948;
- la Convenzione (n.98) sul diritto di organizzazione e di contrattazione collettiva, 1949;
- la Convenzione (n.100) sull'eguaglianza di remunerazione, 1951;
- la Convenzione (n.105) sull'abolizione del lavoro forzato, 1957;
- la Convenzione (n.111) sulla discriminazione in materia di impiego e occupazione, 1958;
- la Convenzione (n.138) sull'età minima, 1973;
- la Convenzione (n.182) sulle peggiori forme di lavoro minorile, 1999;

Considerato il mandato fondamentale dell'Organizzazione di promuovere condizioni di lavoro dignitose,

Richiamando la Dichiarazione dell'ILO sui principi e diritti fondamentali sul luogo di lavoro, 1998,

Considerato altresì che i marittimi sono protetti dalle disposizioni di altri strumenti dell'ILO e godono di diritti e libertà fondamentali riconosciute a tutte le persone,

Considerato che, date le caratteristiche globali delle attività connesse al settore marittimo, la gente di mare deve beneficiare di una protezione particolare,

Considerate altresì le norme internazionali sulla sicurezza delle navi e delle persone e sulla qualità della gestione delle navi contenute nella Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia delle vite umane in mare, come modificata, e nella Convenzione del 1972 sul regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, come modificata, nonché le prescrizioni riguardanti la formazione e le competenze richieste alla gente di mare secondo la Convenzione Internazionale del 1978 sugli Standard di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia nella sua versione aggiornata,

Ricordando che la Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare stabilisce un quadro giuridico generale che governa l'insieme delle attività sui mari e gli oceani, che essa riveste un'importanza strategica come base di azione e cooperazione nazionale, regionale e mondiale nel settore marittimo e che la sua integrità deve essere preservata,

Richiamando l'articolo 94 della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare che definisce i doveri e gli obblighi incombenti sullo Stato di bandiera, specialmente per quello che riguarda le condizioni di lavoro, il personale e le questioni sociali a bordo delle navi che battono la sua bandiera,

Richiamando il paragrafo 8 dell'articolo 19 della Costituzione dell'ILO che dispone che l'adozione di una Convenzione o di una Raccomandazione da parte della Conferenza o la ratifica di una Convenzione da parte di qualsiasi Stato Membro non devono, in alcun caso, esser considerate in grado di influenzare ogni legge, sentenza, consuetudine o accordo che assicurano condizioni più favorevoli ai lavoratori interessati di quelle previste dalla Convenzione o dalla Raccomandazione,

Determinata a far sì che questo nuovo strumento sia concepito in modo da raccogliere la più ampia accettazione possibile da parte dei governi, degli armatori e della gente di mare legati ai principi del lavoro dignitoso, e che possa essere facilmente aggiornato nonché effettivamente applicato e rispettato,

Avendo deciso di adottare alcune proposte relative all'elaborazione di tale strumento, che costituisce l'unico punto all'ordine del giorno della sessione,

Avendo deciso che tali proposte debbano assumere la forma di una Convenzione internazionale,

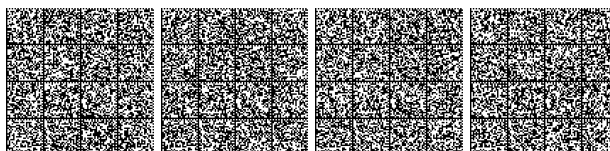
Adotta oggi ventitré febbraio duemilasei la seguente convenzione, che sarà denominata Convenzione sul lavoro marittimo, 2006.

OBBLIGHI GENERALI
Articolo I

1. Ogni Stato Membro che ratifica la presente Convenzione si impegna a dare pieno effetto alle sue disposizioni conformemente alle prescrizioni dell'articolo VI al fine di garantire il diritto di tutta la gente di mare ad un impiego dignitoso.
2. Gli Stati Membri cooperano tra loro per garantire l'effettiva applicazione ed il pieno rispetto della presente Convenzione.

DEFINIZIONI E CAMPO DI APPLICAZIONE
Articolo II

1. Ai fini della presente Convenzione, e ove non altrimenti previsto in una disposizione particolare, l'espressione:

   a) autorità competente indica il ministro, l'ufficio statale o ogni altra autorità competente ad emanare e far rispettare regolamenti, decreti o altre istruzioni aventi forza di legge riguardo alla disposizione in questione;
   b) dichiarazione di conformità del lavoro marittimo indica la dichiarazione riportata nella Regola 5.1.3;

c) *stazza lorda* indica la stazza lorda di una nave misurata conformemente alle disposizioni pertinenti contenute nell'Allegato I della Convenzione internazionale del 1969 sulla stazzatura delle navi e successive modificazioni. Per le navi interessate dalle disposizioni transitorie di stazzatura adottate dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), la stazza lorda è quella indicata nella rubrica OSSERVAZIONI del Certificato internazionale di stazza delle navi (1969);
d) *certificato di lavoro marittimo* indica il certificato riportato nella Regola 5.1.3;
e) *prescrizioni della presente Convenzione* rinviano alle prescrizioni degli Articoli, delle Regole e della parte A del Codice che fanno parte della presente Convenzione;
f) *gente di mare o marittimo* indica le persone impiegate o ingaggiate o lavoranti a qualsiasi titolo a bordo di una nave alla quale si applica la presente Convenzione;
g) *contratto di ingaggio marittimo* rinvia al contratto di lavoro del marittimo e al contratto di arruolamento del marittimo;
h) *servizio di reclutamento e collocamento della gente di mare* designa ogni persona, società, istituzione, agenzia o altra organizzazione del settore pubblico o privato che si occupa del reclutamento della gente di mare per conto di armatori o del loro collocamento presso armatori;
i) *nave* indica ogni unità che non navighi esclusivamente nelle acque interne o in acque situate all'interno o in prossimità di acque riparate o in aree dove si applica un regolamento portuale;
j) *armatore* designa il proprietario della nave o ogni altra organizzazione o persona, quale il gestore, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, al quale il proprietario ha dato la responsabilità dell'utilizzo della nave e che, nell'assumere tale responsabilità, ha accettato di farsi carico dei compiti e degli obblighi imposti agli armatori ai sensi della presente Convenzione, indipendentemente dal fatto che altre organizzazioni o persone assolvano alcuni compiti o responsabilità per conto dell'armatore.

2. Salvo disposizioni contrarie espresse, la presente Convenzione si applica a tutti i marittimi.
3. Ai fini della presente Convenzione, in caso di dubbio circa l'appartenenza di una categoria di persone alla gente di mare, la questione è decisa dall'autorità competente di ogni Stato Membro previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati.
4. Salvo disposizioni contrarie espresse, la presente Convenzione si applica a tutte le navi, appartenenti a soggetti pubblici o privati impiegate normalmente in attività commerciali, con l'eccezione delle navi dedicate alla pesca o attività analoga e delle navi tradizionali quali sambuchi e giunche .La presente Convenzione non si applica né alle navi da guerra né alle navi da guerra ausiliarie.
5. Nel caso di dubbio sull'applicabilità della presente Convenzione a una categoria di navi la questione è decisa dall'autorità competente di ciascuno Stato Membro previa consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate.
6. Qualora l'autorità competente decida che non sia ragionevole o possibile applicare alcuni elementi particolari del Codice riportato all'articolo VI del paragrafo 1, a una nave o a particolari categorie di navi battenti la bandiera dello Stato Membro, le disposizioni pertinenti di codesto Codice non si applicano in quanto la questione trattata è disciplinata differentemente dalla legislazione nazionale, dai contratti collettivi o altre misure. L'autorità competente potrà decidere in consultazione con le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati e solo per le navi di stazza lorda inferiore a 200 che non effettuano viaggi internazionali.

7. Ogni decisione presa da uno Stato Membro in applicazione dei paragrafi 3, 5 o 6 deve essere comunicata al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro che informerà gli Stati Membri dell'Organizzazione.
8. Salvo disposizioni contrarie espresse, ogni riferimento alla presente Convenzione si riferisce ugualmente sia alle Regole sia al Codice.

DIRITTI E PRINCIPI FONDAMENTALI
Articolo III

Ogni Stato Membro verifica che le disposizioni della sua legislazione rispettino, nel contesto della presente convenzione, i seguenti diritti fondamentali:

a) la libertà di associazione e il riconoscimento effettivo del diritto di contrattazione collettiva;
b) l'eliminazione di ogni forma di lavoro forzato o obbligatorio;
c) l'abolizione effettiva del lavoro minorile;
d) l'eliminazione della discriminazione in materia di impiego e di occupazione.

DIRITTI IN MATERIA DI IMPIEGO E DIRITTI SOCIALI DELLA GENTE DI MARE
Articolo IV

1. Tutta la gente di mare ha diritto a un luogo di lavoro sicuro e senza pericolo dove le norme di sicurezza siano rispettate.
2. Tutta la gente di mare ha diritto a condizioni di impiego eque.
3. Tutta la gente di mare ha il diritto a dignitose condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi.
4. Tutta la gente di mare ha diritto alla tutela della salute, alle cure mediche, a misure previdenziali ed altre forme di protezione sociale.
5. Ogni Stato Membro vigila, nell'ambito della sua giurisdizione, che i diritti in materia di impiego e i diritti sociali della gente di mare, come enunciati nei paragrafi che precedono, siano pienamente rispettati secondo le prescrizioni della presente Convenzione. Il rispetto di questi diritti può essere assicurato dalla legislazione nazionale, dai contratti collettivi applicabili, da altre misure o dalla pratica, salvo disposizioni specifiche nella presente Convenzione.

RESPONSABILITA' PER L'APPLICAZIONE E IL RISPETTO DELLE DISPOSIZIONI
Articolo V

1. Ogni Stato Membro applica e fa rispettare la legislazione o le altre misure adottate al fine di adempiere gli obblighi derivanti dalla presente Convenzione per quello che riguarda le unità e la gente di mare rientranti sotto la sua giurisdizione.
2. Ogni Stato Membro esercita efficacemente la sua giurisdizione e il suo controllo sulle navi battenti la sua bandiera dotandosi di un sistema proprio per assicurare il rispetto delle disposizioni della presente Convenzione, incluse ispezioni regolari, rapporti, monitoraggi e procedimenti amministrativi conformemente alla legislazione applicabile.

3. Ogni Stato Membro vigila affinché le navi battenti la sua bandiera siano in possesso di un certificato di lavoro marittimo e di una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, come prescritto dalla presente Convenzione.
4. Ogni nave alla quale si applica la presente Convenzione può, conformemente al diritto internazionale, essere soggetta ad ispezione da parte di uno Stato Membro diverso da quello dello Stato di bandiera, quando si trova in uno dei suoi porti, allo scopo di verificare che detta nave rispetti le prescrizioni della presente Convenzione.
5. Ogni Stato Membro esercita efficacemente la sua giurisdizione e il suo controllo sui servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare eventualmente presenti sul suo territorio.
6. Ogni Stato Membro proibisce le violazioni delle prescrizioni della presente Convenzione e stabilisce, conformemente al diritto internazionale, le sanzioni o esige l'adozione di misure correttive, in virtù della sua legislazione, atte a scoraggiare ogni tipo di violazione.
7. Ogni Stato Membro deve adempiere le proprie responsabilità assunte ai sensi della presente Convenzione facendo in modo che le navi battenti la bandiera di qualsiasi Stato che non abbia ratificato la Convenzione non possano beneficiare di un trattamento più favorevole rispetto a quelle navi che battono la bandiera di uno Stato che l'ha ratificata.

REGOLE E PARTI A e B DEL CODICE
Articolo VI

1. Le Regole e le disposizioni della parte A del Codice hanno efficacia obbligatoria. Le disposizioni della parte B del Codice non sono obbligatorie.
2. Ogni Stato Membro si impegna a rispettare i diritti ed i principi enunciati nelle Regole e ad applicare ciascuna di esse come indicato nelle disposizioni corrispondenti alla parte A del Codice. Inoltre, deve adeguatamente assolvere i suoi obblighi come prescritto nella parte B del Codice.
3. Uno Stato Membro che non è grado di attuare i diritti ed i principi nel modo indicato nella parte A del Codice, può, salvo disposizione contraria espressa dalla presente Convenzione, applicare le prescrizioni per mezzo di disposizioni legislative, regolamenti o altro, che siano sostanzialmente equivalenti alle disposizioni della parte A.
4. Ai soli fini delle disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo, una legge, un regolamento, un contratto collettivo o ogni altra misura applicativa sono considerati sostanzialmente equivalenti nel contesto della presente Convenzione, se lo Stato Membro verifica che:
   a) favorisce la piena realizzazione dell'obiettivo generale e dello scopo della disposizione o delle disposizioni relative alla parte A del Codice;
   b) dà attuazione alla disposizione o alle disposizioni relative alla parte A del Codice.

CONSULTAZIONI CON LE ORGANIZZAZIONI DEGLI ARMATORI E DELLA GENTE DI MARE
Articolo VII

Deroghe, esenzioni o altra applicazione flessibile della presente Convenzione che richiedano, ai sensi di quest'ultima, la consultazione con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare, possono essere decise dal Paese stesso, in caso di assenza di tali organizzazioni sul suo territorio, solo previa consultazione con la Commissione di cui all'articolo XIII.

ENTRATA IN VIGORE
Articolo VIII

1. Le ratifiche formali della presente Convenzione sono comunicate al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro ai fini della registrazione.
2. La presente Convenzione è vincolante solo per quegli Stati Membri dell'ILO la cui ratifica è stata registrata dal Direttore Generale.
3. La Convenzione entrerà in vigore dodici mesi dopo che sarà registrata la ratifica di almeno 30 Stati Membri rappresentanti un totale pari al 33 per cento della stazza lorda della flotta mercantile mondiale.
4. Di conseguenza, la presente Convenzione entrerà in vigore per ogni Stato Membro dodici mesi dopo la data di registrazione della sua ratifica.

DENUNCIA
Articolo IX

1. Uno Stato Membro che ha ratificato la presente Convenzione può denunciarla allo scadere di un periodo di dieci anni a partire dalla data di entrata in vigore iniziale della Convenzione, con un atto comunicato al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro ai fini della sua registrazione. La denuncia ha effetto soltanto un anno dopo la sua registrazione.
2. Ogni Stato Membro che, nell'anno successivo al periodo dei dieci anni menzionati al paragrafo 1 del presente articolo, non si è avvalso della facoltà di denuncia ivi prevista, sarà vincolato per un ulteriore periodo di dieci anni e potrà, in seguito, denunciare la presente Convenzione allo scadere di ogni nuovo periodo di dieci anni alle condizioni previste dal presente articolo.

EFFETTO DELL'ENTRATA IN VIGORE
Articolo X

La presente Convenzione comporta la revisione delle seguenti convenzioni:
Convenzione (n.7) sull'età minima (lavoro marittimo), 1920
Convenzione (n.8) sull'indennità di disoccupazione (naufragio), 1920
Convenzione (n.9) sul collocamento dei marittimi, 1920
Convenzione (n.16) sugli esami medici dei giovani (lavoro marittimo), 1921
Convenzione (n.22) sul contratto di arruolamento dei marittimi, 1926
Convenzione (n.23) sul rimpatrio dei marittimi, 1926
Convenzione (n.53) sui certificati di competenza degli ufficiali, 1936
Convenzione (n.54) relativa sulle ferie annuali retribuite ai marittimi, 1936
Convenzione (n.55) sugli obblighi dell'armatore in caso di malattia o infortunio di marittimi, 1936
Convenzione (n.56) sull'assicurazione-malattie della gente di mare, 1936
Convenzione (n.57) sulla durata del lavoro a bordo e gli effettivi, 1936
Convenzione (n.58) (revisionata) sull'età minima (lavoro marittimo), 1936
Convenzione (n.68) sull'alimentazione e il servizio di mensa a bordo delle navi, 1946
Convenzione (n.69) sulla certificazione dei cuochi di bordo, 1946
Convenzione (n.70) sulla sicurezza sociale della gente di mare, 1946
Convenzione (n.72) sulle ferie annuali retribuite ai marittimi, 1946

Convenzione (n.73) sugli esami medici della gente di mare, 1946
Convenzione (n.74) sui certificati di marinaio qualificato, 1946
Convenzione (n.75) sugli alloggi dell'equipaggio, 1946
Convenzione (n.76) sui salari, la durata del lavoro a bordo e gli effettivi, 1946
Convenzione (n.91) sui congedi pagati dei marittimi (revisionata), 1949
Convenzione (n.92) sugli alloggi dell'equipaggio (revisionata), 1949
Convenzione (n.93) sui salari, la durata del lavoro a bordo e gli effettivi (revisionata), 1949
Convenzione (n.109) sui salari, la durata dell'orario di lavoro a bordo e gli effettivi (revisionata), 1958
Convenzione (n.133) sugli alloggi dell'equipaggio (disposizioni complementari), 1970
Convenzione (n.134) sulla prevenzione degli infortuni (gente di mare), 1970
Convenzione (n.145) sulla continuità dell'impiego (gente di mare), 1976
Convenzione (n.146) sulle ferie annuali retribuite (gente di mare), 1976
Convenzione (n.147) sulla marina mercantile (norme minime), 1976
Protocollo del 1996 relativo alla Convenzione (n.147) sulla marina mercantile (norme minime), 1976
Convenzione (n.163) relativa al miglioramento delle condizioni di vita della gente di mare, 1987
Convenzione (n.164) sulla tutela della salute e le cure mediche (gente di mare), 1987
Convenzione (n.165) sulla sicurezza sociale della gente di mare (revisionata), 1987
Convenzione (n.166) sul rimpatrio dei marittimi (revisionata), 1987
Convenzione (n.178) sull'ispezione del lavoro (gente di mare), 1996
Convenzione (n.179) relativa al reclutamento e collocamento della gente di mare, 1996
Convenzione (n.180) sulla durata dell'orario di lavoro dei marittimi e sull'equipaggio delle navi, 1996

FUNZIONI DI DEPOSITO
Articolo XI

1. Il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro notifica a tutti gli Stati Membri dell'ILO la registrazione di ogni ratifica, accettazione e denuncia che gli saranno comunicate in virtù della presente Convenzione.
2. Quando le condizioni enunciate al paragrafo 3 dell'articolo VIII saranno state adempiute, il Direttore Generale richiamerà l'attenzione degli Stati Membri dell'Organizzazione sulla data di entrata in vigore della Convenzione.

Articolo XII
Il Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro comunicherà al Segretario Generale delle Nazioni Unite, ai fini della registrazione conformemente all'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite, le informazioni complete su ciascuna ratifica, accettazione e denuncia registrate in virtù della presente Convenzione.

COMITATO TRIPARTITO SPECIALE
Articolo XIII

1. Il Consiglio di amministrazione dell'Ufficio Internazionale del Lavoro segue permanentemente all'applicazione della presente Convenzione tramite un Comitato appositamente istituito e dotato di una competenza speciale nel campo delle norme (in seguito denominate "Standard") del lavoro marittimo.
2. Per trattare le questioni rilevanti ai fini della presente Convenzione, il suddetto Comitato è composto da due rappresentanti designati dal Governo di ciascuno degli Stati Membri che ha ratificato la presente Convenzione e dai rappresentanti degli armatori e della gente di mare designati dal Consiglio di amministrazione previa consultazione con la Commissione paritetica marittima.
3. I rappresentanti governativi degli Stati Membri che non hanno ancora ratificato la presente Convenzione possono partecipare ai lavori del Comitato ma senza diritto di voto sulle questioni rilevanti ai fini della presente Convenzione. Il Consiglio di amministrazione può invitare altre organizzazioni o entità a farsi rappresentare in commissione da osservatori.
4. I voti di ogni rappresentante degli armatori e della gente di mare nel Comitato sono ponderati in modo da garantire che ciascuno di questi due gruppi possieda la metà dei diritti di voto di cui dispone l'insieme dei governi rappresentati alla riunione e autorizzati a votare.

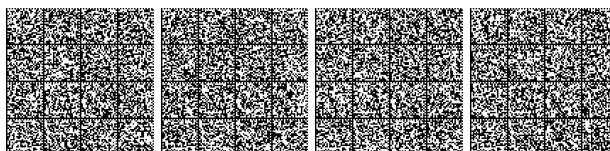
EMENDAMENTI ALLA PRESENTE CONVENZIONE
Articolo XIV

1. La Conferenza Generale dell'ILO può adottare emendamenti per ogni disposizione della presente Convenzione ai sensi dell'articolo 19 della Costituzione dell'ILO e delle regole e procedure dell'Organizzazione relative all'adozione delle convenzioni. Emendamenti al Codice possono ugualmente essere adottati conformemente alle procedure di cui all'articolo XV.
2. Il testo di tali emendamenti è comunicato per la ratifica agli Stati Membri i cui strumenti di ratifica della presente Convenzione sono stati registrati prima della loro adozione.
3. Il testo della Convenzione modificata è comunicato agli altri Stati Membri dell'Organizzazione per la ratifica ai sensi dell'articolo 19 della Costituzione.
4. Un emendamento è ritenuto accettato alla data in cui sono state registrate le ratifiche di detto emendamento o, secondo i casi, della Convenzione modificata da almeno 30 Stati Membri il cui totale rappresenta il 33 per cento della stazza lorda della flotta mercantile mondiale.
5. Un emendamento adottato nel quadro dell'articolo 19 della Costituzione ha efficacia obbligatoria soltanto per gli Stati Membri dell'Organizzazione la cui ratifica è stata registrata dal Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro.
6. Per gli Stati Membri indicati al paragrafo 2 del presente articolo, un emendamento entra in vigore dodici mesi dopo la data di accettazione di cui al paragrafo 4 del presente articolo, o dodici mesi dopo la data di registrazione della loro ratifica, se questa data è posteriore.
7. Fatte salve le disposizioni al paragrafo 9, per gli Stati Membri di cui al paragrafo 3 del presente articolo, la Convenzione modificata entra in vigore dodici mesi dopo la data di accettazione indicata al paragrafo 4 del presente articolo, o dodici mesi dopo la data di registrazione della loro ratifica, se questa è posteriore.

8. Per quegli Stati Membri la cui la ratifica della Convenzione è stata registrata prima dell'adozione di un emendamento che non è stato quindi ratificato, la presente Convenzione resta in vigore senza l'emendamento in questione.
9. Ogni Stato Membro il cui strumento di ratifica della presente Convenzione viene registrato dopo l'adozione dell'emendamento ma prima della data indicata al paragrafo 4 del presente articolo può precisare, in una dichiarazione che accompagna detto strumento, che ratifica la Convenzione ma non l'emendamento. Se la ratifica è accompagnata da tale dichiarazione, la Convenzione entra in vigore per lo Stato Membro interessato 12 mesi dopo la data di registrazione della ratifica. Laddove uno strumento di ratifica non dovesse essere corredato da tale dichiarazione o se esso è registrato alla data o dopo la data indicata al paragrafo 4, la Convenzione entra in vigore per lo Stato Membro interessato 12 mesi dopo la data di registrazione della ratifica; dall'entrata in vigore della Convenzione modificata conformemente al paragrafo 7 del presente articolo, l'emendamento ha efficacia obbligatoria per lo Stato Membro interessato, salvo disposizione contraria di detto emendamento.

EMENDAMENTI AL CODICE
Articolo XV

1. Il Codice può essere emendato secondo la procedura enunciata all'articolo XIV, o, salvo disposizione contraria espressa, secondo la procedura descritta nel presente articolo.
2. Un emendamento al Codice può essere proposto al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro, dal Governo di uno Stato Membro dell'Organizzazione, dal gruppo dei rappresentanti degli armatori oppure dal gruppo dei rappresentanti della gente di mare nominati dal Comitato ai sensi dell'articolo XIII. Un emendamento proposto da un Governo deve essere stato presentato o appoggiato da almeno cinque Governi di Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione o dal gruppo dei rappresentanti degli armatori o della gente di mare su indicati.
3. Dopo aver verificato che la proposta di emendamento soddisfa le condizioni al paragrafo 2 del presente articolo, il Direttore Generale la comunica tempestivamente, con osservazioni o suggerimenti ritenuti opportuni, a tutti gli Stati Membri dell'Organizzazione invitandoli a fargli conoscere le eventuali osservazioni o suggerimenti in merito alla proposta in un arco di tempo di sei mesi o compreso tra i tre e i nove mesi, fissato dal Consiglio di amministrazione.
4. Alla scadenza del periodo di tempo indicato al paragrafo 3 del presente articolo, la proposta accompagnata da una sintesi delle osservazioni o suggerimenti proposti in base allo stesso paragrafo, è trasmessa alla Comitato perché sia vagliata nel corso di una riunione. Un emendamento si ritiene adottato nel caso in cui:
   a) almeno la metà dei Governi degli Stati Membri che hanno ratificato la presente Convenzione sono rappresentati alla riunione nel corso della quale la proposta è esaminata;
   b) una maggioranza di almeno due terzi dei membri del Comitato vota a favore dell'emendamento;
   c) detta maggioranza consiste di almeno la metà dei voti dei membri governativi, la metà dei voti dei rappresentanti degli armatori e la metà dei voti dei rappresentanti della gente di mare iscritti alla riunione quando la proposta è messa ai voti.

5. Un emendamento adottato conformemente alle disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo è presentato alla sessione successiva della Conferenza per l'approvazione. Per essere approvato, esso deve ricevere la maggioranza di due terzi dei voti dei delegati presenti. Se questa maggioranza non è raggiunta, l'emendamento proposto è rinviato al Comitato perché lo riesamini, se lo ritiene opportuno.
6. Il Direttore Generale notifica gli emendamenti approvati dalla Conferenza a ciascuno Stato Membro la cui ratifica della presente Convenzione è stata registrata prima della data di approvazione della Conferenza. Questi Stati Membri sono qui di seguito riportati come gli "Stati Membri che hanno già ratificato la Convenzione". La notifica che riceveranno farà riferimento al presente articolo e definirà il periodo di tempo loro concesso per esprimere formalmente l'eventuale disaccordo. Detto periodo è di due anni a decorrere dalla data di notifica a meno che, al momento dell'approvazione dell'emendamento, la Conferenza non abbia fissato un periodo diverso che deve essere almeno di un anno. Una copia della notifica è comunicata, a titolo informativo, agli altri Stati Membri dell'Organizzazione.
7. Un emendamento approvato dalla Conferenza è ritenuto accettato salvo che, prima della fine del periodo prescritto, più del 40 per cento degli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione e che rappresentano non meno del 40 per cento della stazza lorda della flotta mercantile mondiale degli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione esprimano formalmente il loro disaccordo presso il Direttore Generale.
8. Un emendamento ritenuto accettato entra in vigore sei mesi dopo la fine del periodo fissato per tutti gli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione, salvo quelli che hanno formalmente espresso il proprio disaccordo conformemente alle disposizioni del paragrafo 7 del presente articolo e non hanno ritirato detto disaccordo conformemente a quanto indicato nel paragrafo 11. Tuttavia:
   a) prima della fine del periodo fissato, ciascuno Stato Membro, che abbia già ratificato la Convenzione, può informare il Direttore Generale che non sarà vincolato dall'emendamento fino a quando non avrà notificato espressamente la sua accettazione;
   b) prima della data di entrata in vigore dell'emendamento, ciascuno Stato Membro, che abbia già ratificato la convenzione, può informare il Direttore Generale che non applicherà tale emendamento per un periodo di tempo determinato.
9. Un emendamento che è oggetto della notifica menzionata al paragrafo 8 a) del presente articolo entra in vigore per lo Stato Membro che ha già notificato la sua accettazione, sei mesi dopo la data in cui ha informato il Direttore Generale che accetta l'emendamento o la data in cui l'emendamento entra in vigore per la prima volta, se questa è posteriore.
10. Il periodo indicato al paragrafo 8 b) del presente articolo non dovrà superare un anno a decorrere dalla data di entrata in vigore dell'emendamento ovvero prolungarsi oltre il periodo più lungo fissato dalla Conferenza al momento dell'approvazione dell'emendamento.
11. Uno Stato Membro che ha espresso formalmente il suo disaccordo su un emendamento può ritiralo in qualsiasi momento. Se la notifica di questo ritiro perviene al Direttore Generale dopo l'entrata in vigore del suddetto emendamento, questo entra in vigore per lo Stato Membro sei mesi dopo la data in cui è stata registrata detta notifica.
12. Dopo l'entrata in vigore di un emendamento, la Convenzione può essere ratificata soltanto nella versione modificata.
13. Se il certificato di lavoro marittimo verte su questioni trattate da un emendamento alla Convenzione che è entrato in vigore:

a) uno Stato Membro che ha accettato tale emendamento non è tenuto ad estendere il beneficio della Convenzione ai certificati di lavoro marittimo rilasciati a navi battenti la bandiera di un altro Stato Membro che:
   i) secondo il paragrafo 7 del presente articolo abbia espresso formalmente un disaccordo nei confronti dell'emendamento e non l'abbia ritirato; o
   ii) secondo il paragrafo 8 a) del presente articolo abbia notificato che la sua accettazione è subordinata ad ulteriore notifica espressa da parte sua e non abbia accettato l'emendamento;

b) uno Stato Membro che ha accettato l'emendamento estende il beneficio della Convenzione ai certificati rilasciati a navi battenti la bandiera di un altro Stato Membro che ha notificato, secondo il paragrafo 8 b) del presente articolo, ma non applicherà l'emendamento per il periodo indicato al paragrafo 10 del presente articolo.

LINGUE UFFICIALI
Articolo XVI

Le versioni in francese e in inglese del testo della presente Convenzione fanno fede entrambe.

NOTE ESPLICATIVE SULLE REGOLE E IL CODICE DELLA CONVENZIONE SUL LAVORO MARITTIMO

1. La presente nota non fa parte della Convenzione sul lavoro marittimo. Essa ha il solo scopo di facilitarne la lettura.
2. La Convenzione si compone di tre parti distinte ma collegate fra loro: gli Articoli, le Regole e il Codice.
3. Gli articoli e le regole enunciano i diritti e i principi fondamentali nonché gli obblighi principali degli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione. Solo la Conferenza può modificare Articoli e Regole in base all'articolo 19 della Costituzione dell'ILO (cfr. articolo XIV della Convenzione)
4. Il Codice fornisce indicazioni su come applicare le regole. Esso si compone di una parte A (Standard obbligatori) e di una parte B (Linee Guida non obbligatorie). Il Codice può essere modificato seguendo la procedura semplificata descritta nell'articolo XV della Convenzione. Poiché esso contiene indicazioni dettagliate sulla maniera in cui le disposizioni devono essere applicate, le modifiche eventualmente apportate non dovranno ridurre la portata generale degli Articoli e delle Regole.
5. Le Regole ed il Codice sono articolati secondo aree generali identificate con i seguenti cinque titoli:
   Titolo 1: Requisiti minimi per il lavoro dei marittimi a bordo delle navi
   Titolo 2: Condizioni di impiego
   Titolo 3: Alloggi, strutture ricreative, alimentazione e servizio mensa
   Titolo 4: Tutela della salute, assistenza sanitaria, tutela del benessere e sicurezza sociale
   Titolo 5: Verifica di Conformità e applicazione delle disposizioni
6. Ogni titolo contiene dei gruppi di disposizioni connesse a un diritto o un principio (o a una misura di implementazione del titolo 5), con una numerazione corrispondente. In questo modo, il primo gruppo del Titolo 1 comprende la Regola 1.1, lo Standard A1.1 e la Linea Guida B1.1 relativa all'età minima.
7. La Convenzione ha i tre seguenti obiettivi:
   a) stabilire, negli articoli e nelle regole, un insieme solido di diritti e di principi;
   b) lasciare agli Stati Membri, grazie alle disposizioni del Codice, una maggiore flessibilità nel modo in cui attuare questi principi e diritti;
   c) vigilare, attraverso il titolo 5, che i principi ed i diritti siano correttamente rispettati ed applicati.
8. La flessibilità di applicazione risulta essenzialmente da due elementi: il primo è la facoltà data a ogni Stato Membro, se necessario (cfr. articolo VI, paragrafo 3) di dare attuazione alle prescrizioni dettagliate nella parte A del Codice mettendo in opera misure equivalenti (come definito all'articolo VI, paragrafo 4.)
9. Il secondo elemento di flessibilità si rileva dalla formulazione, alquanto generale, delle prescrizioni obbligatorie delle numerose disposizioni della Parte A, in modo da lasciare maggiore spazio a determinate misure che dovranno essere prese a livello nazionale. In questo caso, sono forniti orientamenti per la loro attuazione nella Parte B, non obbligatoria, del Codice. In tal modo, gli Stati Membri che hanno ratificato la presente Convenzione possono verificare il tipo di misure che si prevede applichino in virtù dell'obbligo generale enunciato nella Parte A, nonché le misure non necessariamente richieste. Ad esempio, lo Standard A4.1 prescrive che tutte le navi devono permettere un accesso rapido ai medicinali necessari per le cure mediche a bordo delle navi (paragrafo 1.b) e che "dispongano di una farmacia di bordo" (paragrafo 4.a).

Per assolvere in tutta buona fede a questo obbligo, non è chiaramente sufficiente mostrare di avere una farmacia a bordo di ogni nave. Un'indicazione più precisa di quello che è necessario per garantire che il contenuto della farmacia sia correttamente immagazzinato, utilizzato e conservato, è indicato nella Linea Guida B4.1.1 (paragrafo 4).

10. Gli Stati Membri che hanno ratificato la Convenzione non sono vincolati dalle relative Linee Guida e, come è precisato nel Titolo 5 a proposito del controllo da parte dello Stato di approdo, le ispezioni riguarderanno solamente le prescrizioni pertinenti della presente Convenzione (articoli, regole e standard della parte A). Tuttavia, gli Stati Membri sono tenuti, ai termini del paragrafo 2 dell'articolo VI, a prevedere in modo adeguato a soddisfare gli obblighi che loro incombono in base alla parte A del Codice secondo le indicazioni contenute nella Parte B. Nel caso in cui, dopo aver opportunamente valutato le Linee Guida corrispondenti, uno Stato Membro decidesse di dare disposizioni differenti per l'immagazzinamento, l'utilizzazione e la conservazione del contenuto della farmacia, per prendere l'esempio già citato, secondo lo Standard della Parte A, allora tale sua decisione è accettabile. D'altro canto, nel seguire le Linee Guida della Parte B, lo Stato Membro interessato, così come gli organismi dell'ILO incaricati di controllare l'applicazione delle convenzioni internazionali sul lavoro, possono essere certi, senza ulteriori valutazioni, che le disposizioni prese dagli Stati Membri soddisfano in maniera adeguata gli obblighi enunciati nella parte A a cui si riferisce la linea guida.

Le regole e il codice

TITOLO I

CONDIZIONI MINIME RICHIESTE PER IL LAVORO DEI MARITTIMI [1] A BORDO DI UNA NAVE

Regola 1.1 - Età Minima

Scopo: assicurare che nessuna persona al di sotto dell'età minima lavori a bordo di una nave

1. Nessuna persona di età inferiore all'età minima può essere impiegata o ingaggiata o lavorare a bordo di una nave.
2. L'età minima al momento dell'entrata in vigore iniziale della presente Convenzione è di 16 anni.
3. Per casi specifici il Codice prevede un'età minima superiore.

Standard A1.1 – Età minima

1. E' vietato l'impiego, l'ingaggio o il lavoro a bordo di una nave di qualsiasi persona al di sotto dei 16 anni.
2. E' vietato il lavoro notturno per un marittimo che abbia meno di 18 anni. Ai fini del presente Standard, il termine "notturno" è definito conformemente alla legislazione e alla pratica nazionale. Esso copre un periodo di almeno nove ore consecutive a partire da mezzanotte e che termina, al più tardi, alle 5 del mattino.
3. Una deroga alla stretta osservanza della restrizione concernente il lavoro notturno può essere decisa dall'autorità competente quando:
   a) la formazione effettiva della gente di mare interessata nel quadro di programmi e piani di studio stabiliti potrebbe essere compromessa; oppure
   b) la natura particolare di una mansione o un programma di formazione concordato, esige che la gente di mare interessata dalla deroga, lavori di notte e l'autorità decide, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, che questo lavoro non arrechi pregiudizio alla loro salute o al loro benessere.

4. E' proibito l'impiego, l'ingaggio o il lavoro della gente di mare con meno di 18 anni quando il lavoro potrebbe compromettere la loro salute o sicurezza. Le tipologie di lavoro in questione saranno determinate dalla legislazione nazionale o dall'autorità competente, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, conformemente agli standard internazionali applicabili.

[1] I termini "marittimo" e "gente di mare" saranno utilizzati come sinonimi nel testo.

Linea guida B1.1 Età Minima

1. Gli Stati Membri nello stabilire i regolamenti relativi alle condizioni di lavoro e di vita dovranno prestare particolare attenzione alle esigenze dei giovani di età inferiore ai 18 anni.

Regola 1.2 Certificato medico

Scopo: assicurare che tutta la gente di mare sia idonea, dal punto di vista medico, ad esercitare le proprie funzioni in mare

1. Nessun marittimo può lavorare a bordo di una nave se non è in possesso di un certificato medico attestante che egli è idoneo, dal punto di vista medico, ad esercitare le proprie funzioni.
2. Non sono previste eccezioni se non nei casi specificati dal Codice.

Standard A1.2 Certificato Medico

1. L'autorità competente esigerà che prima di iniziare a lavorare a bordo di una nave il marittimo sia in possesso di un certificato medico valido, che ne attesti l'idoneità dal punto di vista medico ad esercitare le proprie funzioni in mare.
2. Allo scopo di assicurare l'assoluta fedeltà dei certificati medici sullo stato di salute del marittimo riguardo alle funzioni da svolgere, l'autorità competente, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate e tenendo debitamente conto delle linee guida internazionali applicabili menzionate nella parte B del presente codice, determina la natura dell'esame medico e del certificato corrispondente.
3. Il presente Standard non pregiudica le disposizioni contenute nella Convenzione sugli Standard di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia, STCW'78 nella sua versione aggiornata. Un certificato medico emesso conformemente alle prescrizioni della STCW è accettato dall'autorità competente ai fini della Regola 1.2. Un certificato medico conforme nella sostanza a tali prescrizioni, nel caso di marittimi non coperti dalla STCW, è egualmente accettato.
4. Il certificato medico deve essere rilasciato da un medico debitamente qualificato o, nei casi di un certificato concernente unicamente la capacità visiva, da una persona riconosciuta dall'autorità competente come persona qualificata ad emettere tali certificati. I medici devono avere completa indipendenza professionale nell'esercitare la loro valutazione medica seguendo le procedure previste per l'esame specifico.

5. In caso di rifiuto di emissione di un certificato o di limitazione imposta sull'attitudine al lavoro in particolare per quanto riguarda la durata, il campo di attività o la zona geografica, il marittimo può farsi esaminare nuovamente da un altro medico generico indipendente oppure da un arbitrato medico indipendente.
6. Il certificato medico attesta in particolare che:
   a) l'udito e la vista dell'interessato, così come la percezione dei colori, se si tratta di un marittimo al quale devono essere affidati compiti per i quali l'idoneità al lavoro rischia di essere diminuita dal daltonismo, sono tutti soddisfacenti;
   b) il soggetto interessato non è colpito da nessun problema medico che rischi di essere aggravato dal servizio in mare o di renderlo inadatto a questo servizio o di mettere in pericolo la salute delle altre persone a bordo.

7. A meno che non sia prescritto un periodo più breve, in ragione delle specifiche funzioni che l'interessato dovrà svolgere o in virtù della STCW'78, nella sua versione aggiornata:
   a) un certificato medico resta valido per un periodo massimo di due anni, a meno che il marittimo non abbia meno di 18 anni, nel qual caso la durata massima di validità è pari ad un anno;
   b) un certificato attinente alla percezione dei colori resta valido per un periodo massimo di sei anni.

8. Nei casi di urgenza, l'autorità competente può autorizzare un marittimo a lavorare senza certificato medico valido fino al porto di scalo successivo dove potrà farsi rilasciare un certificato medico da un medico qualificato, a condizione che:
   a) la durata di validità di questa autorizzazione non superi i tre mesi;
   b) l'interessato sia in possesso di un certificato medico scaduto in data recente.

9. Se il periodo di validità di un certificato scade nel corso di un viaggio, il certificato resta valido fino al porto di scalo successivo dove il marittimo potrà farsi rilasciare un certificato medico da un medico qualificato, a condizione che questo periodo non ecceda i tre mesi.

10. I certificati medici dei marittimi a bordo di navi che normalmente effettuano viaggi internazionali devono essere rilasciati anche in inglese.

Linea guida B1.2 Certificato medico

Linea guida B1.2.1 – Linee guida internazionali

1. L'autorità competente, i medici, gli esaminatori, gli armatori, i rappresentanti della gente di mare e tutte le altre persone coinvolte nello svolgimento delle visite mediche destinate a determinare l'attitudine fisica della futura gente di mare e della gente di mare già operativa, dovrebbero seguire le *Linee guida relative alla condotta degli esami medici di attitudine precedenti l'imbarco e degli esami medici periodici della gente di mare* (ILO/OMS) comprese le ulteriori versioni e tutte le altre linee guida internazionali applicabili pubblicate dall'ILO, dall'IMO e dall'OMS (Organizzazione mondiale della sanità).

Regola 1.3 Formazione e qualificazioni

Scopo: assicurare che la gente di mare sia formata o qualificata per svolgere le proprie funzioni a bordo delle navi

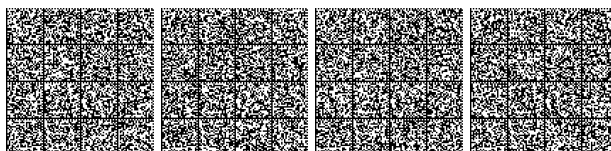
1. Per lavorare a bordo di una nave, un marittimo deve aver seguito una formazione professionale, essere titolare di un certificato di competenza o essere qualificato da altro titolo per svolgere le sue funzioni.
2. Il marittimo non deve essere autorizzato a lavorare a bordo di una nave se non ha completato con successo un corso individuale sulla sicurezza personale a bordo delle navi.
3. La formazione e i certificati conformi agli strumenti aventi efficacia obbligatoria adottati dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) sono considerati rispondenti alle prescrizioni dei paragrafi 1 e 2 della presente Regola.
4. Ogni Stato Membro che, al momento della ratifica della presente Convenzione, è vincolato dalle disposizioni della Convenzione (n. 74) sui certificati di marinaio qualificato del 1946, deve continuare a soddisfare gli obblighi derivanti da questo strumento, salvo che disposizioni a carattere obbligatorio siano state adottate dall'IMO e siano entrate in vigore, o fino a quando non siano trascorsi cinque anni dall'entrata in vigore della presente Convenzione, conformemente al paragrafo 3 dell'articolo VIII, se questa data è precedente.

Regola 1.4 – Reclutamento e collocamento

Scopo: assicurare che la gente di mare abbia accesso a un sistema efficiente e ben regolamentato di reclutamento e collocamento della gente di mare

1. Tutta la gente di mare deve poter aver accesso a un sistema efficiente, adeguato ed affidabile per trovare un impiego a bordo di una nave senza spese.
2. I servizi di reclutamento e di collocamento della gente di mare operanti sul territorio di un Stato Membro devono conformarsi agli Standard enunciati nel Codice.
3. Ogni Stato Membro deve esigere, per quanto riguarda i marittimi che lavorano a bordo delle navi battenti la sua bandiera, che gli armatori che utilizzano servizi di reclutamento e di collocamento della gente di mare situati in paesi o territori ai quali la presente Convenzione non si applica, garantiscano che questi servizi siano conformi alle prescrizioni enunciate nel Codice.

Standard A1.4 – Reclutamento e collocamento

1. Ogni Stato Membro che ha avviato un servizio pubblico di reclutamento e collocamento della gente di mare assicura che questo servizio sia gestito in maniera sistematica in modo da proteggere e promuovere i diritti della gente di mare in materia di impiego come enunciato nella presente Convenzione.

2. Laddove uno Stato Membro utilizzi servizi privati di reclutamento e di collocamento della gente di mare, operanti sul suo territorio, il cui scopo principale è il reclutamento e il collocamento della gente di mare oppure servizi che reclutano e collocano un numero non trascurabile di marittimi, essi non possono esercitare la propria attività se non in virtù di un sistema regolamentato di licenza o di certificazione o di altra forma di regolamentazione. Un tale sistema è stabilito, modificato o sostituito soltanto in seguito a consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate. In caso di dubbio sull'applicabilità della presente Convenzione a un dato servizio privato di reclutamento e collocamento, la questione deve essere decisa dall'autorità competente di ogni Stato Membro dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate. Si conviene di non incoraggiare una proliferazione eccessiva di questi servizi privati di reclutamento e collocamento.
3. Le disposizioni del punto 2 della presente norma si applicano anche, nella misura in cui sono definite adeguate dall'autorità competente dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, ai servizi di reclutamento e collocamento assicurati da una organizzazione di gente di mare operante sul territorio di un Stato Membro per fornire marittimi provenienti da quello Stato Membro, a navi che battono la sua bandiera. I servizi interessati da questo paragrafo sono quelli che soddisfano le seguenti condizioni:

   a) il servizio di reclutamento e collocamento è gestito conformemente a un contratto collettivo concluso tra detta organizzazione e un armatore;

   b) sia l'organizzazione della gente di mare che l'armatore si trovano sul territorio dello Stato Membro;

   c) lo Stato Membro dispone di una legislazione nazionale o di una procedura per autorizzare o registrare il contratto collettivo che permette l'esercizio del servizio di reclutamento e di collocamento;

   d) il servizio di reclutamento e di collocamento è gestito in maniera sistematica attraverso misure comparabili a quelle previste al paragrafo 5 del presente Standard, atte a proteggere e promuovere i diritti della gente di mare in materia di impiego.
4. Nessuna disposizione contenuta nella presente norma o nella Regola 1.4 può:

   a) impedire ad un Stato Membro di garantire un servizio pubblico gratuito di reclutamento e di collocamento della gente di mare nel quadro di una politica volta a soddisfare le esigenze dei marittimi e degli armatori, sia che questo servizio faccia parte o sia collegato ad un servizio pubblico di impiego aperto a tutti i lavoratori e datori di lavoro o che agisca in coordinamento con loro,

   b) imporre a un Stato Membro l'obbligo di introdurre un sistema per la gestione dei servizi privati di reclutamento e di collocamento della gente di mare sul suo territorio.
5. Uno Stato Membro che adotta il sistema menzionato al paragrafo 2 del presente Standard deve almeno, per mezzo di leggi o altre misure:

   a) vietare ai servizi di reclutamento e di collocamento della gente di mare di fare ricorso a mezzi, meccanismi o liste volte ad impedire o dissuadere i marittimi dall'ottenere un impiego per il quale possiedono i requisiti richiesti;

b) impedire che onorari o altre spese siano fatturate al marittimo, direttamente o indirettamente, per il reclutamento, il collocamento o l'ottenimento di un impiego, al di fuori del costo che il marittimo deve sostenere per ottenere un certificato medico nazionale obbligatorio, il libretto di navigazione nazionale e un passaporto oppure altro documento personale di viaggio, salvo il costo dei visti che dovranno essere a carico dell'armatore;

c) assicurarsi che i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare operanti sul suo territorio:

i) tengano a disposizione, ai fini ispettivi da parte dell'autorità competente, un registro aggiornato di tutta la gente di mare da loro reclutata o collocata;

ii) si assicurino che, prima dell'arruolamento o nel corso del processo di arruolamento, il marittimo sia informato dei diritti e dei doveri enunciati nel loro contratto di lavoro e che siano prese le disposizioni necessarie perché questi possa esaminare il proprio contratto prima e dopo la firma e che una copia del contratto gli venga consegnata;

iii) verifichino che la gente di mare da loro reclutata o collocata possegga i requisiti richiesti e abbia i documenti necessari per l'impiego in questione, e che i contratti di arruolamento marittimo siano conformi alla legislazione e a ogni contrattazione collettiva inclusa nel contratto;

iv) si assicurino, ove possibile, che l'armatore abbia i mezzi per evitare che la gente di mare rimanga bloccata in un porto straniero;

v) esaminino e rispondano a qualsiasi reclamo relativo alla loro attività e avvisino l'autorità competente dei reclami per i quali non è stata trovata alcuna soluzione;

vi) creino un sistema di protezione, sotto forma di assicurazione o misura equivalente appropriata, per indennizzare il marittimo che abbia subìto perdite pecuniarie dovute al mancato servizio di reclutamento e di collocamento o al fatto che l'armatore, in virtù del contratto di arruolamento marittimo, non abbia adempiuto ai propri obblighi verso di essa.

6. L'autorità competente deve sorvegliare e controllare attentamente tutti i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare operanti sul suo territorio. Ogni licenza o certificato oppure altra autorizzazione che permetta di gestire un servizio privato sul territorio è concessa o rinnovata soltanto se soddisfa la legislazione nazionale vigente in materia di reclutamento e collocamento.
7. L'autorità competente deve garantire che sussistano adeguati meccanismi e procedure al fine di indagare, se necessario, sui reclami relativi alle attività dei servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi, con il concorso, se del caso, dei rappresentanti degli armatori e della gente di mare.
8. Ogni Stato Membro che abbia ratificato la presente Convenzione, deve, ove possibile, informare il suo personale marittimo sui problemi che possono derivare dall'arruolamento su una nave battente la bandiera di uno Stato che non ha ratificato questa Convenzione, finché non è accertato che siano stati applicati Standard equivalenti a quelli fissati dalla Convenzione stessa. Le misure prese a questo scopo dallo Stato Membro che ha ratificato la Convenzione non devono essere in contrasto con il principio della libera circolazione dei lavoratori stipulato dai trattati ai quali hanno aderito i due Paesi interessati.

9. Ogni Stato Membro che ha ratificato la presente Convenzione deve esigere che gli armatori di navi battenti la sua bandiera che utilizzano servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare situati in paesi o territori ai quali non è applicata la presente Convenzione, devono assicurarsi, ove possibile, che questi servizi rispettino le prescrizioni del presente Standard.
10. Nessuna disposizione del presente Standard può ridurre gli obblighi e le responsabilità degli armatori o di uno Stato Membro per quanto concerne le navi battenti la sua bandiera.

Linea guida B1.4 – Reclutamento e collocamento

Linea guida B1.4.1 – Linee guida organizzative e operative

1. Nell'adempiere ai suoi obblighi ai sensi del paragrafo 1 dello Standard A1.4, l'autorità competente dovrebbe:

   a) adottare le misure necessarie per promuovere una cooperazione efficace tra i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare sia pubblici sia privati;

   b) considerare le esigenze dell'industria marittima a livello nazionale e internazionale, con la partecipazione degli armatori, della gente di mare e dei centri di formazione interessati, durante l'elaborazione di programmi di formazione dei marittimi che, a bordo, ricoprano responsabilità correlate alla sicurezza della navigazione ed alla prevenzione dell'inquinamento;

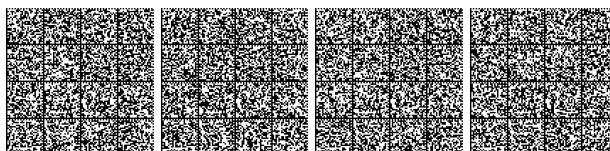
   c) stipulare opportuni accordi volti alla cooperazione delle organizzazioni rappresentative degli armatori e della gente di mare per l'organizzazione e il funzionamento dei servizi pubblici di reclutamento e collocamento della gente di mare, laddove esse esistano;

   d) determinare, rispettando il diritto alla privacy e la necessità di proteggere la riservatezza, condizioni secondo le quali i dati personali relativi ai marittimi possono essere trattati dai servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare, ivi compresi la raccolta, la conservazione, il controllo e la comunicazione di tali dati a terzi;

   e) creare un meccanismo per la raccolta ed analisi di tutte le informazioni pertinenti al mercato del lavoro marittimo, inclusa l'offerta attuale e prevedibile della gente di mare facente parte dell'equipaggio, classificata per età, sesso, grado e qualifiche di bordo, secondo le esigenze del settore, considerando la raccolta dei dati sull'età o il sesso ammissibile soltanto a fini statistici o se utilizzata nel quadro di un programma volto a prevenire qualsiasi tipo di discriminazione fondata sull'età o sul sesso;

   f) vigilare che il personale responsabile della supervisione dei servizi pubblici e privati di reclutamento e collocamento dei marittimi che a bordo ricopre responsabilità relative alla sicurezza della navigazione ed alla prevenzione dell'inquinamento sia opportunamente formato, abbia una esperienza riconosciuta di servizio in mare e possegga una conoscenza adeguata dell'industria marittima, anche in relazione agli strumenti internazionali marittimi sulla formazione, i certificati di competenza e gli standard del lavoro;

   g) stabilire standard operativi ed adottare codici di condotta e pratiche etiche per i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare;

   h) esercitare un controllo del sistema di licenze o certificazioni nel quadro di un sistema di standard di qualità.

2. Al momento dell'introduzione del sistema menzionato al paragrafo 2 dello Standard A1.4, ogni Stato Membro dovrebbe esigere dai servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare, situati sul suo territorio, che sviluppino e mantengano procedure operative verificabili. Dette procedure operative per i servizi privati di reclutamento e collocamento della gente di mare e, nella misura in cui esse sono applicabili, per i servizi pubblici di reclutamento e collocamento della gente di mare dovrebbero riguardare i seguenti punti:

a) gli esami medici, i documenti di identità della gente di mare e tutte le altre formalità richieste ad un marittimo per ottenere un impiego;

b) la tenuta, nel rispetto della privacy e della riservatezza, di registri completi e dettagliati della gente di mare coperti dal loro sistema di reclutamento e collocamento, i quali dovrebbero almeno includere le seguenti informazioni:

i) le qualifiche della gente di mare;

ii) il loro stato di servizio;

iii) i dati personali relativi all'impiego;

iv) i dati medici relativi all'impiego;

c) la tenuta aggiornata delle liste delle navi alle quali i servizi di reclutamento e collocamento forniscono i marittimi e la garanzia dell'esistenza di un mezzo per contattare questi servizi in qualsiasi momento in caso di urgenza;

d) le procedure atte ad assicurare che i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare o il loro personale non sfruttino la gente di mare allorquando si tratta di ottenere un ingaggio a bordo di specifiche navi o da parte di specifiche compagnie;

e) le procedure volte ad evitare i rischi di sfruttamento della gente di mare derivanti dalla rimessa di anticipi sul salario o di ogni altra transazione finanziaria conclusa tra l'armatore e la gente di mare e trattata con i servizi di reclutamento e collocamento della gente di mare;

f) la necessità di fare conoscere chiaramente le spese che la gente di mare deve eventualmente sostenere a proprio carico per il reclutamento;

g) la necessità di vigilare che marittimi siano informati su tutte le condizioni particolari applicabili al lavoro per cui devono essere ingaggiati, nonché sulle politiche adottate dall'armatore per quello che concerne il loro impiego;

h) le procedure stabilite per trattare i casi di incompetenza o di indisciplina conformemente ai principi di giustizia secondo la legislazione e la pratica nazionale e, ove applicabile, le contrattazioni collettive;

i) le procedure atte ad assicurare, ove possibile, che tutti i certificati e documenti obbligatori presentati dalla gente di mare per ottenere un impiego siano aggiornati e non ottenuti fraudolentemente e che siano altresì verificati requisiti professionali;

j) le procedure atte ad assicurare che le richieste di informazione o di notizie formulate dai parenti del marittimo, quando è imbarcato, siano trattate senza indugio, con benevolenza e senza spese;

k) la verifica che le condizioni di lavoro a bordo delle navi sulle quali è collocato il marittimo siano conformi ai contratti collettivi applicabili conclusi tra un armatore e una organizzazione rappresentativa della gente di mare, e, quale linea di condotta, la messa a disposizione di marittimi per i soli armatori che offrono loro condizioni di impiego conformi alla legislazione o ai contratti collettivi applicabili.

3. La cooperazione internazionale tra gli Stati Membri e le organizzazioni pertinenti dovrebbe essere incoraggiata, specialmente per quanto riguarda:

a) lo scambio sistematico di informazioni sull'industria e sul mercato del lavoro marittimo, su base bilaterale, regionale e multilaterale;

b) lo scambio di informazioni sulla legislazione del lavoro marittimo;

c) l'armonizzazione delle politiche, dei metodi di lavoro e della legislazione relativa al reclutamento ed al collocamento della gente di mare;

d) il miglioramento delle procedure e delle condizioni di reclutamento e di collocamento della gente di mare sul piano internazionale;

e) la pianificazione della manodopera, tenuto conto della offerta e della domanda di marittimi e delle esigenze dell'industria marittima.

TITOLO 2

CONDIZIONI DI IMPIEGO

Regola 2.1 – Contratto di arruolamento marittimo

Obiettivo: Assicurare alla gente di mare un contratto di arruolamento marittimo equo

1. Le condizioni di impiego di un marittimo sono definite o menzionate in un contratto redatto in termini chiari avente efficacia obbligatoria e devono essere conformi alle norme enunciate nel Codice.
2. Il contratto di arruolamento deve essere accettato dal marittimo a condizioni tali che l'interessato abbia il tempo disponibile di esaminarne le clausole e le condizioni, di chiedere consiglio e di accettarle liberamente prima della sua sottoscrizione.
3. Compatibilmente con la legislazione e la pratica dello Stato Membro, il contratto di arruolamento del marittimo si intende comprensivo delle norme contenute nelle contrattazioni collettive applicabili.

Standard A2.1 – Contratto di arruolamento marittimo

1. Ogni Stato Membro adotta una legislazione che preveda che le navi che battono la sua bandiera rispettino le seguenti prescrizioni:

   a) a bordo delle navi battenti la sua bandiera, la gente di mare deve essere in possesso di un contratto di arruolamento marittimo firmato dal marittimo e dall'armatore o da un suo rappresentante (o per coloro che non sono dipendenti, di un documento attestante l'esistenza di un accordo contrattuale o a questo assimilabile) che garantisca condizioni di lavoro e di vita a bordo dignitose, così come previsto dalla presente Convenzione;

   b) il marittimo che sottoscrive un contratto di arruolamento deve poter esaminare il documento in questione e chiedere consiglio prima di firmarlo e disporre di ogni altra adeguata facilitazione atta a garantire che egli abbia liberamente stipulato l'accordo e sia debitamente informato sui propri diritti e responsabilità;

   c) l'armatore e il marittimo interessati conservano entrambi una copia originale firmata del contratto di arruolamento marittimo;

   d) sono adottate misure per assicurare che la gente di mare, incluso il comandante della nave, possa ottenere a bordo, senza difficoltà, informazioni chiare sulle condizioni del loro impiego e che i funzionari delle autorità competenti, comprese quelle dei porti dove fa scalo la nave, possano accedere anch'essi a tali informazioni, ivi compresa la copia del contratto di arruolamento marittimo;

   e) i marittimi ricevono un documento in cui è riportato il loro stato di servizio a bordo della nave.

2. Laddove il contratto di arruolamento marittimo sia costituito in tutto o in parte da una contrattazione collettiva, una copia di tale contrattazione deve essere disponibile a bordo.

Quando il contratto di arruolamento marittimo e i contratti collettivi applicabili non sono in lingua inglese, i seguenti documenti devono essere disponibili anche in inglese (fatta eccezione delle navi che effettuano solo traffico nazionale):

a) una copia del contratto;

b) le parti del contratto collettivo di categoria soggette ad ispezione da parte dello Stato del Porto, conformemente alle disposizioni della Regola 5.2 della presente Convenzione.

3. Il documento di cui al paragrafo 1 e) del presente Standard non fa riferimento alla qualità del lavoro del marittimo né fornisce informazioni riguardo al salario. La legislazione nazionale determina la forma, le annotazioni da riportare e le modalità da registrare nel documento.
4. Ogni Stato Membro definisce le annotazioni da includere in tutti i contratti di arruolamento marittimo secondo la legislazione nazionale. Il contratto di arruolamento marittimo conterrà, in ogni caso, le seguenti indicazioni:

a) il nome completo del marittimo, la sua data di nascita o età, nonché il luogo di nascita;

b) il nome e l'indirizzo dell'armatore;

c) il luogo e la data della stipula del contratto di arruolamento marittimo;

d) la funzione alla quale il marittimo deve essere destinato;

e) l'importo del salario del marittimo o la formula eventualmente utilizzata per calcolarlo;

f) l'importo delle ferie annuali retribuite o la formula eventualmente utilizzata per calcolarlo;

g) la modalità di cessazione del contratto e le relative condizioni, in particolare:

i.) se il contratto è stipulato a tempo indeterminato, le condizioni secondo le quali ciascuna parte potrà recedere come il periodo di preavviso, che non deve essere più breve per l'armatore rispetto al marittimo;

ii.) se il contratto è stipulato a tempo determinato, la data di scadenza;

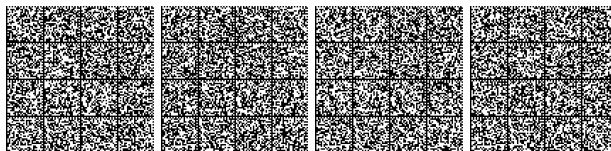
iii.) se il contratto è stipulato per un viaggio, il porto di destinazione e la data di scadenza dell'arruolamento del marittimo dopo l'arrivo in porto;

h) le prestazioni in materia di tutela della salute e della sicurezza sociale che devono essere assicurate ai marittimi da parte dell'armatore;

i) il diritto del marittimo al rimpatrio;

j) laddove possibile, il richiamo agli accordi della contrattazione collettiva;

k) ogni altra annotazione che la legislazione nazionale richiede.

5. Ogni Stato Membro adotta una legislazione che stabilisce la durata minima di preavviso da parte del marittimo e dell'armatore per la cessazione anticipata del contratto di arruolamento marittimo. Questi periodi di preavviso sono stabiliti a seguito di consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessata e non potranno essere inferiori ai 7 giorni.

6. E' possibile dare un preavviso di durata inferiore al minimo nelle circostanze riconosciute dalla legislazione nazionale o dai contratti collettivi applicabili che giustificano la cessazione del contratto di lavoro con un preavviso più breve o senza preavviso. Nel determinare queste circostanze, lo Stato Membro si assicura che sia presa in considerazione l'esigenza del marittimo di recedere, senza penalità, dal contratto di arruolamento con un preavviso più breve o senza preavviso, per gravi motivi di famiglia o personali.

Linea guida B2.1 – Contratto di arruolamento marittimo

Linea guida B2.1.1 – Stato di servizio

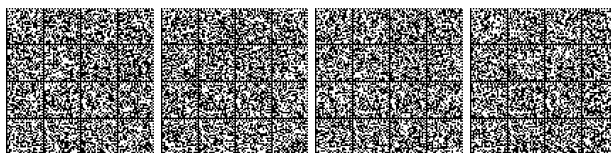
1. Nel determinare le principali informazioni che devono figurare nello stato di servizio indicato al paragrafo 1 e) dello Standard A2.1, ogni Stato Membro dovrebbe assicurarsi che il documento in oggetto contenga informazioni sufficienti, accompagnate dalla traduzione in inglese, per agevolare l'acquisizione di un altro impiego o per soddisfare le condizioni di servizio in mare richieste ai fini dell'avanzamento o della promozione. Un libretto di navigazione può soddisfare le prescrizioni del paragrafo 1 e).

Regola 2.2 Salari

Obiettivo: Assicurare ai marittimi la retribuzione per il loro servizio

1. Tutti i marittimi devono essere retribuiti regolarmente e integralmente per il lavoro eseguito, conformemente al proprio contratto di arruolamento.

Standard 2.2 – Salari

1. Ogni Stato Membro deve esigere che le somme dovute al marittimo che lavora a bordo di navi battenti la sua bandiera siano versate a intervalli non superiori a un mese in conformità alle disposizioni dei contratti collettivi applicabili.
2. Il marittimo riceve un estratto conto mensile degli importi che gli sono dovuti e di quanto gli è stato versato; su tale estratto devono figurare i salari, i pagamenti supplementari e il tasso di cambio applicato, se il versamento è stato effettuato in una valuta o ad un tasso diverso da quelli convenuti.
3. Ogni Stato Membro deve esigere che l'armatore prenda misure, quali quelle indicate al paragrafo 4 del presente Standard, per dare al marittimo la possibilità di far pervenire una parte o la totalità della sua retribuzione alla propria famiglia, o a persone a suo carico oppure agli aventi diritto.
4. Le misure da prendere per assicurare che il marittimo possa far pervenire la propria retribuzione alle famiglie includono:

a) un sistema che permetta al marittimo di richiedere, all'inizio o durante il proprio servizio, che una parte del salario sia regolarmente versato alla propria famiglia, mediante bonifici bancari o mezzi analoghi;
b) l'obbligo che questi versamenti siano effettuati alla scadenza convenuta e direttamente alla persona o alle persone indicate dal marittimo.

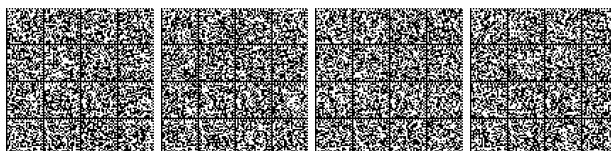
5. Qualsiasi spesa relativa al servizio indicato ai paragrafi 3 e 4 del presente Standard deve essere di un importo ragionevole e, salvo disposizioni contrarie, il tasso di cambio applicato dovrà, conformemente alla legislazione nazionale, corrispondere al tasso corrente del mercato o al tasso ufficiale pubblicato e non potrà essere sfavorevole al marittimo.
6. Ogni Stato Membro che adotta leggi o regolamenti che disciplinano i salari della gente di mare deve tenere in debita considerazione le Linee Guida enunciate nella parte B del Codice.

Linea guida B2.2 – Salari

Linea guida B2.2.1 – Definizioni particolari

1. Ai fini della presente linea guida l'espressione:
   a) *marinaio qualificato* designa qualsiasi marittimo che si ritiene possegga la competenza professionale necessaria per assolvere compiti la cui esecuzione può essere richiesta a un marinaio destinato al servizio di coperta, diverso dai compiti del personale addetto alla sorveglianza o specializzato, oppure ad ogni marittimo definito come tale dalla legislazione o pratica nazionale o in virtù di una contrattazione collettiva;
   b) *salario o paga base* indica la remunerazione percepita, quali che ne siano gli elementi, per l'orario normale di lavoro, con l'esclusione del pagamento delle ore di lavoro straordinario, premi, gratifiche, indennità, congedi pagati ed altri emolumenti complementari;
   c) *salario forfettario* indica un salario composto dal salario base e da altre prestazioni collegate al salario; il salario forfettario può includere la remunerazione di tutte le ore di lavoro straordinario effettuato e tutte le altre prestazioni collegate al salario, oppure solo alcune prestazioni in caso di *corresponsione parziale*;
   d) *ore di lavoro* indica il tempo durante il quale la gente di mare è tenuta a lavorare per conto della nave;
   e) *lavoro straordinario* indica le ore di lavoro effettuate oltre l'orario normale di lavoro.

Linea guida B2.2.2 – Calcolo e pagamento

1. Per il marittimo che riceve una remunerazione separata per le ore di straordinario effettuate:
   a) la durata normale del lavoro in mare e in porto non dovrebbe, ai fini del calcolo del salario, essere superiore ad otto ore al giorno;

b) ai fini del calcolo delle ore di straordinario, il numero di ore settimanali, remunerate dal salario o paga base, dovrebbe essere fissato dalla legislazione nazionale, se non è stato stabilito da contrattazioni collettive, ma non dovrebbe essere superiore alle 48 ore; le contrattazioni collettive possono prevedere un trattamento diverso ma non meno favorevole;

c) la tariffa o le tariffe stabilite per la remunerazione delle ore di straordinario, che dovrebbero essere superiori di almeno il 25 per cento della tariffa oraria del salario o della paga base, dovrebbero essere stabilite dalla legislazione nazionale o da contratti collettivi, a seconda dei casi;

d) il comandante, o una persona da lui designata, dovrebbe tenere un registro di tutte le ore di straordinario effettuate che dovrebbe essere controfirmato dal marittimo ad intervalli non superiori ad un mese.

2. Per il marittimo il cui salario è integralmente o parzialmente forfettario:

a) il contratto di arruolamento marittimo dovrebbe chiaramente specificare, se del caso, il numero di ore di lavoro stabilite che il marittimo deve effettuare per la remunerazione prevista, nonché tutte le indennità supplementari che potrebbero essergli dovute oltre al salario forfettario e in quali circostanze;

b) quando le ore di straordinario sono pagabili per le ore di lavoro effettuate al di fuori di quelle coperte dal salario forfettario, la tariffa oraria dovrebbe essere superiore al 25 per cento della tariffa oraria di base corrispondente alle ore normali di lavoro tale come definito al paragrafo 1 della presente linea guida; lo stesso principio dovrebbe essere applicato alle ore di straordinario incluse nel salario forfettario;

c) per la parte del salario integralmente o parzialmente forfettario che corrisponde alle ore normali di lavoro, come definito al paragrafo 1 a) della presente linea guida, la remunerazione non dovrebbe essere inferiore al salario minimo applicabile;

d) per il marittimo il cui salario è parzialmente forfettario dovrebbero essere tenuti e controfirmati come previsto al paragrafo 1 d) della presente linea guida, dei registri contenenti tutte le ore straordinario effettuate.

3. La legislazione nazionale o i contratti collettivi possono prevedere che le ore di straordinario o il lavoro effettuato nei giorni di riposo settimanali o in giorni festivi siano compensati almeno con un periodo equivalente di non servizio a bordo, o con un congedo supplementare al posto della retribuzione o qualsiasi altra indennità compensativa prevista.

4. La legislazione nazionale adottata dopo aver consultato le organizzazioni rappresentative degli armatori e della gente di mare o, secondo i casi, i contratti collettivi dovrebbero tenere conto dei seguenti principi:

a) una remunerazione uguale per un lavoro di pari valore dovrebbe essere applicata a tutti i marittimi che lavorano sulla stessa nave, senza discriminazioni basate su razza, colore, sesso, religione, opinioni politiche, origine nazionale o origine sociale;

b) il contratto di arruolamento marittimo indicante i salari applicabili o le tariffe dei salari dovrebbe essere disponibile a bordo; informazioni sul totale dei salari o le relative tariffe dovrebbero essere a disposizione del marittimo consegnandogli almeno una copia firmata dell'informazione corrispondente scritta in una lingua a lui comprensibile oppure sistemando una copia del contratto in un luogo accessibile all'equipaggio oppure ricorrendo ad ogni altro mezzo appropriato;

c) i salari dovrebbero essere corrisposti in moneta a corso legale, all'occasione, con bonifici bancari, assegni bancari o postali o vaglia;

d) alla fine dell'arruolamento tutta la remunerazione dovuta dovrebbe essere corrisposta senza indebito ritardo;

e) sanzioni adeguate o altre misure appropriate dovrebbero essere imposte dall'autorità competente nei confronti di un armatore che indebitamente ritardi o non effettui il pagamento di tutta la remunerazione dovuta;

f) i salari dovrebbero essere versati direttamente sul conto bancario designato dal marittimo, a meno che non chieda egli stesso per iscritto di disporre diversamente;

g) fatte salve le disposizioni del punto h) del presente paragrafo, l'armatore non dovrebbe limitare in nessun modo la libertà del marittimo di disporre del proprio salario;

h) le ritenute sul salario dovrebbero essere consentite solo se:

i. espressamente previsto dalla legislazione nazionale o da un contratto collettivo applicabile e il marittimo sia stato informato, nel modo ritenuto il più appropriato dall'autorità competente, sulle modalità secondo le quali sono effettuate queste ritenute;

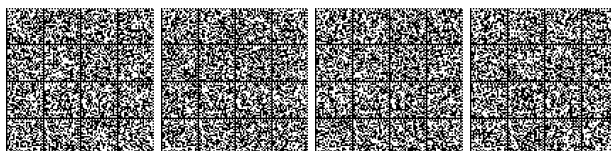
ii. dette ritenute non superano nella totalità un limite eventualmente stabilito dalla legislazione nazionale, dal contratto collettivo o da sentenze del giudice;

i) nessuna ritenuta dovrebbe essere effettuata sulla remunerazione del marittimo per l'ottenimento o la conservazione dell'impiego;

j) nei confronti del marittimo dovrebbero essere vietate ammende pecuniarie diverse da quelle autorizzate dalla legislazione nazionale, dal contratto collettivo o altre misure ;

k) l'autorità competente dovrebbe essere abilitata ad ispezionare i magazzini e i servizi disponibili a bordo al fine di assicurarsi che siano praticati prezzi equi e ragionevoli a beneficio della gente di mare interessata;

l) nella misura in cui i crediti dei marittimi relativi ai salari ed altre somme dovute per il loro impiego non fossero garantiti conformemente alla Convenzione Internazionale del 1993 sui privilegi ed ipoteche marittime, detti crediti dovrebbero essere protetti conformemente alla Convenzione (n. 173) del 1992 sulla protezione dei crediti dei lavoratori in caso di insolvenza del loro datore di lavoro.

5. Ogni Stato Membro, dopo aver consultato le organizzazioni rappresentative degli armatori e della gente di mare, dovrebbe stabilire delle procedure per istruire i reclami relativi a tutte le questioni contemplate dalla presente linea guida.

Linea guida B2.2.3 – Salari minimi

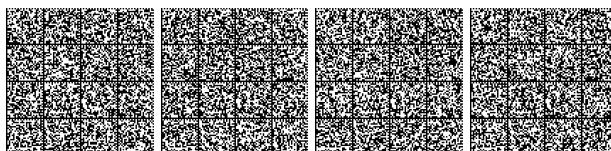
1. Fatto salvo il principio della libera contrattazione collettiva, ogni Stato Membro, dopo aver consultato le organizzazioni rappresentative degli armatori e della gente di mare, dovrebbe stabilire delle procedure per fissare i salari minimi della gente di mare. Le organizzazioni rappresentative degli armatori e della gente di mare dovrebbero partecipare alla definizione di queste procedure.
2. Nello stabilire tali procedure e nel fissare i salari minimi, si dovrebbero tenere in debito conto gli standard internazionali del lavoro relativi ai salari minimi nonché i seguenti principi:
   a) il livello dei salari minimi dovrebbe tenere conto della natura dell'impiego marittimo, del livello di composizione dell'equipaggio delle navi e della durata normale dell'orario di lavoro della gente di mare;
   b) il livello dei salari minimi dovrebbe essere proporzionato all'evoluzione del costo della vita e delle esigenze della gente di mare.
3. L'autorità competente dovrebbe assicurare che:
   a) i salari corrisposti non siano inferiori a quanto stabilito nei contratti collettivi mediante un sistema di controllo e di sanzioni;
   b) qualsiasi marittimo, remunerato ad una tariffa inferiore al salario minimo, possa recuperare, attraverso una procedura giudiziaria o di altra natura, rapida e poco onerosa, l'importo che gli è dovuto.

Linea guida B2.2.4 – Importo mensile minimo del salario o della paga base dei marinai qualificati

1. Il salario o la paga base per un mese civile di servizio di un marinaio qualificato non dovrebbe essere inferiore all'importo stabilito periodicamente dalla Commissione Marittima Paritetica o da altro organo autorizzato dal Consiglio di amministrazione dell'Ufficio Internazionale del Lavoro. Su decisione del Consiglio di amministrazione, il Direttore Generale notificherà agli Stati Membri dell'Organizzazione qualsiasi revisione dell'importo stabilito.
2. Nessuna disposizione indicata nella presente linea guida può condizionare gli accordi collettivi tra armatori, o le loro organizzazioni e le organizzazioni della gente di mare per quanto riguarda la regolamentazione delle condizioni minime di impiego, sempre che tali condizioni siano riconosciute dall'autorità competente.

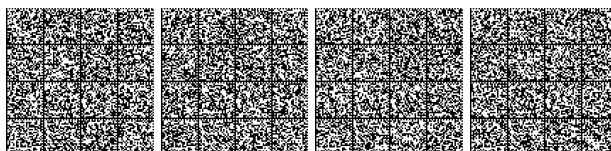
Regola 2.3 – Durata dell'orario di lavoro e di riposo

Obiettivo: garantire alla gente di mare che l'orario di lavoro e di riposo sia regolamentato

1. Ogni Stato Membro assicura la regolamentazione dell'orario di lavoro o di riposo della gente di mare.
2. Ogni Stato Membro fissa il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo di ore di riposo su un periodo stabilito conformemente alle disposizioni del Codice.

Standard A2.3 – Durata dell'orario di lavoro e di riposo

1. Ai fini del presente Standard per:
   a) *orario di lavoro* s'intende il tempo durante il quale il marittimo è tenuto ad effettuare un lavoro a servizio della nave;
   b) *orario di riposo* s'intende il tempo che non è compreso nelle ore di lavoro; questa espressione non include le interruzioni di breve durata.
2. Nei limiti indicati ai paragrafi da 5 a 8 del presente Standard, ogni Stato Membro fissa il numero massimo di ore di lavoro che non deve essere superato durante un periodo stabilito oppure il numero minimo di ore di riposo che deve essere concesso durante un periodo stabilito.
3. Ogni Stato Membro riconosce che lo standard relativo alla durata del lavoro per la gente di mare, come per gli altri lavoratori, è di otto ore con un giorno di riposo alla settimana, oltre al riposo corrispondente alle festività nazionali. Tuttavia, nulla impedisce ad uno Stato Membro di adottare disposizioni miranti ad autorizzare o registrare una contrattazione collettiva che fissi gli orari normali di lavoro della gente di mare più favorevoli rispetto a quanto indicato nello Standard stesso.
4. Nel definire le norme nazionali, ogni Stato Membro terrà conto dei pericoli che comporta un affaticamento eccessivo della gente di mare, specialmente per quelli i cui compiti incidono sulla sicurezza della navigazione e sulla gestione in sicurezza dell'esercizio della nave.
5. I limiti delle ore di lavoro o di riposo sono stabiliti come segue:
   a) il numero massimo di ore di lavoro non deve superare:
      i. 14 ore per un periodo di 24 ore
      ii. 72 ore per un periodo di sette giorni

   oppure

   b) il numero minimo di ore di riposo non deve essere inferiore a:
      i. 10 ore per un periodo di 24 ore
      ii. 77 ore per un periodo di sette giorni.
6. Le ore di riposo possono essere ripartite in non più di due periodi distinti, uno dei quali dovrà essere almeno della durata di sei ore consecutive e l'intervallo tra due periodi consecutivi di riposo non dovrà superare le 14 ore.
7. Gli appelli, le esercitazioni antincendio e di salvataggio e le esercitazioni prescritte dai regolamenti e dalle normative nazionali sono svolti in modo da ridurre al minimo il disturbo nei periodi di riposo del lavoratore e non provocare affaticamento.
8. Nelle situazioni in cui il marittimo è in disponibilità di chiamate, ad esempio quando un locale macchine non è presidiato, egli beneficia di un periodo di riposo compensativo adeguato se la durata normale del suo riposo è stata interrotta da chiamate di lavoro.
9. Se non esiste né contrattazione collettiva né arbitrato oppure se l'autorità competente decide che le disposizioni della contrattazione collettiva o dell'arbitrato siano insufficienti per quello che riguarda i paragrafi 7 e 8 del presente Standard, l'autorità competente fissa le disposizioni miranti ad assicurare un riposo sufficiente alla gente di mare interessata.
10. Ogni Stato Membro deve esigere che in un locale di facile accesso sia affissa una tabella che riporti l'organizzazione del lavoro a bordo, contenente, per ogni funzione, almeno:

a) il programma del servizio in navigazione e in porto;

b) il numero massimo di ore di lavoro o il numero minimo di ore di riposo prescritte dalla legislazione nazionale o dalla contrattazione collettiva applicabile.

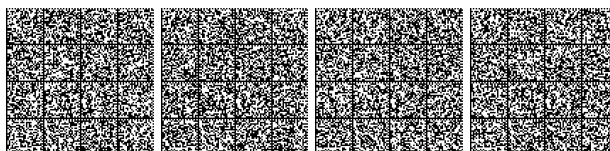
11. La tabella di cui al paragrafo 10 del presente Standard è definita secondo un modello standardizzato, nella o nelle lingue di lavoro della nave, nonché in lingua inglese.
12. Ogni Stato Membro deve esigere che siano tenuti aggiornati dei registri che riportino le ore quotidiane di lavoro o di riposo della gente di mare in modo da verificarne la conformità con i paragrafi da 5 a 11 del presente Standard. Tali registri seguono un modello standardizzato stabilito dall'autorità competente tenendo conto delle linee guida disponibili dell'ILO oppure qualsiasi modello standardizzato stabilito dall'ILO. Le lingue utilizzate per i registri sono quelle indicate al paragrafo 11 del presente articolo. Il marittimo riceve una copia del riepilogo individuale mensile del registro che lo riguarda, che deve essere firmata dal marittimo e dal comandante o da persona autorizzata da quest'ultimo.
13. Nessuna delle disposizioni contenute nei paragrafi 5 e 6 del presente Standard impedisce ad uno Stato Membro di adottare una legislazione nazionale o una procedura che consenta all'autorità competente di autorizzare o registrare contratti collettivi che prevedono deroghe ai limiti fissati. Tali deroghe devono, nella misura del possibile, essere conformi alle disposizioni del presente Standard ma possono tener conto di periodi di congedo più frequenti o più lunghi oppure concedere riposi compensativi ai marittimi di guardia o ai marittimi a bordo di navi che effettuano viaggi di breve durata.
14. Nulla del presente Standard inficia il diritto del comandante di una nave di esigere da un marittimo di effettuare delle ore di lavoro necessarie a garantire la sicurezza immediata della nave, delle persone a bordo o del carico oppure per portare soccorso ad altre navi o persone in pericolo in mare. All'occasione il comandante può sospendere gli orari normali di lavoro o di riposo ed esigere che un marittimo effettui delle ore di lavoro ritenute necessarie fino al ritorno della normalità. Una volta raggiunta una situazione di normalità, il comandante si assicurerà che il marittimo impegnato in attività lavorative in un periodo previsto di riposo, possa beneficiare di un adeguato periodo di riposo.

Linea guida B2.3 – Durata dell'orario di lavoro e di riposo

Linea guida B2.3.1 – Giovani marittimi

In mare come nei porti, si dovrebbero applicare le seguenti disposizioni a tutti i giovani marittimi di età inferiore ai 18 anni:

a) l'orario di lavoro non dovrà superare le otto ore giornaliere e 40 ore settimanali; gli interessati non dovrebbero effettuare ore di lavoro straordinario salvo nei casi legati a motivi di sicurezza;

b) dovrebbe essere previsto per ciascun pasto un periodo di tempo adeguato ed una pausa di almeno un'ora garantita per il pasto principale;

c) un periodo di riposo di 15 minuti dovrebbe essere concesso ogni due ore di lavoro consecutive.

2. Le disposizioni del paragrafo 1 della presente linea guida eccezionalmente non si applicano qualora:

   a) non fossero conciliabili per i giovani marittimi addetti al servizio di guardia sul ponte o nella sala macchine o al servizio mensa o quando il lavoro organizzato a turni non dovesse permetterlo;

   b) la formazione effettiva dei giovani marittimi, secondo programmi e piani di studio prestabiliti, potesse essere compromessa.

3. Tali situazioni di eccezionalità dovrebbero essere registrate, con l'indicazione delle motivazioni, e firmate dal comandante.

4. Il paragrafo 1 della presente linea guida non dispensa i giovani marittimi dall'obbligo generale, imposto a tutta la gente di mare, di lavorare durante qualsiasi situazione di emergenza, conformemente alle disposizioni del paragrafo 14 dello Standard A2.3.

Regola 2.4 – Diritto alle ferie

Obiettivo: Garantire ai marittimi un periodo di ferie adeguato

1. Ogni Stato Membro deve esigere che i marittimi arruolati su navi battenti la sua bandiera abbiano diritto a ferie annuali retribuite secondo adeguate condizioni, conformemente alle disposizioni del Codice.
2. Ai marittimi sono concessi permessi a terra per tutelare la loro salute e benessere purché siano compatibili con le esigenze pratiche delle loro funzioni.

Standard A2.4 – Diritto alle ferie

1. Ogni Stato Membro adotta una legislazione che stabilisca le norme minime sulle ferie annuali applicabili ai marittimi che prestano servizio a bordo delle navi battenti la sua bandiera, tenendo in debito conto le esigenze specifiche della gente di mare in materia di ferie.
2. Fatte salve le disposizioni dei CCNL o della legislazione vigente che prevedono un metodo di calcolo appropriato che tiene conto delle esigenze specifiche della gente di mare al riguardo, le ferie annuali retribuite sono calcolate sulla base di un minimo di 2,5 giorni civili per mese di impiego. Il metodo di calcolo del periodo di servizio è definito dall'autorità competente oppure tramite l'organo preposto in ciascun Stato. Le assenze giustificate dal lavoro non sono considerate come ferie annuali.
3. E' proibito, salvo i casi previsti dall'autorità competente, qualsiasi tipo di accordo che comporti la rinuncia alle ferie annuali minime retribuite previste dal presente Standard.

Linea guida B2.4 – Diritto alle ferie

Linea guida B2.4.1 – Calcolo dei diritti

1. Fatto salvo quanto stabilito dall'autorità competente o dall'organo preposto di ogni Stato, dai CCNL, dai regolamenti o dalla prassi nazionale, il servizio effettuato a bordo al di fuori del contratto di arruolamento marittimo dovrebbe essere calcolato come parte del periodo di servizio.
2. Secondo le condizioni stabilite dall'autorità competente o fissate da una contrattazione collettiva applicabile, le assenze dal lavoro per frequentare un corso di formazione professionale marittima oppure dovute a malattia o infortunio, o maternità, dovrebbero essere computate nel periodo di servizio.
3. Il livello di retribuzione durante le ferie annuali dovrebbe corrispondere a quello della retribuzione normale del marittimo come stabilito dalla legislazione nazionale o dal contratto di arruolamento marittimo applicabile. Qualora il marittimo fosse impiegato per periodi inferiori ad un anno oppure in caso di cessazione del rapporto di lavoro, la remunerazione delle ferie dovrebbe essere calcolata proporzionalmente al periodo di servizio.
4. Nelle ferie annuali retribuite non dovrebbero essere considerate:
   a) le festività nazionali ed abituali riconosciute come tali nello Stato di bandiera, che cadano o meno durante il periodo di ferie annuali retribuite;
   b) i periodi di inabilità al lavoro dovuti a malattie o infortuni o maternità, secondo le condizioni stabilite dall'autorità competente o dall'organo preposto di ogni Stato;
   c) i permessi temporanei di scendere a terra accordati alla gente di mare come da contratto di arruolamento;
   d) i riposi compensativi di qualsiasi natura, secondo le condizioni stabilite dall'autorità competente o dall'organo preposto di ogni Stato.

Linea guida B2.4.2 – Fruizione delle ferie annuali

1. Il periodo durante il quale saranno prese le ferie annuali dovrebbe essere stabilito dall'armatore previa consultazione e, per quanto possibile, con l'accordo dei marittimi interessati o con i loro rappresentanti, a meno che non sia fissato da regolamenti, contrattazione collettiva, sentenza arbitrale o in qualsiasi altro modo conforme alla prassi nazionale.
2. In linea di principio, la gente di mare dovrebbe avere il diritto di prendere le ferie annuali nel luogo in cui ha dei legami effettivi, che normalmente corrisponde al luogo in cui ha il diritto di essere rimpatriata. I marittimi non dovrebbero essere obbligati, senza il proprio consenso, a prendere le ferie annuali spettanti in un luogo diverso, salvo l'applicazione di disposizioni del contratto di arruolamento marittimo o della legislazione nazionale.
3. I marittimi che sono obbligati a prendere le ferie annuali in un luogo diverso da quello indicato al paragrafo 2 della presente Linea Guida dovrebbero avere diritto al trasporto gratuito fino al luogo più vicino al proprio domicilio, sia che si tratti del luogo di arruolamento sia del luogo del reclutamento; le spese di mantenimento e le altre spese direttamente connesse con questo viaggio dovrebbero essere a carico dell'armatore e la durata del viaggio non dovrebbe essere dedotta dalle ferie annuali retribuite loro spettanti.

4. I marittimi che sono in periodo di ferie annuali dovrebbero essere richiamati al lavoro solo in casi di estrema urgenza e con il proprio consenso.

Linea guida B2.4.3 – Frazionamento e cumulo

1. Il frazionamento delle ferie annuali retribuite o il cumulo delle ferie maturate nel corso di un anno con quello di un periodo di ferie seguente può essere autorizzato dall'autorità competente o dall'organo preposto di ogni Stato.
2. Subordinatamente alle disposizioni del paragrafo 1 della presente Linea Guida e salvo che non sia diversamente previsto mediante un accordo tra l'armatore e la gente di mare interessata, le ferie annuali retribuite consigliate nella presente Linea Guida dovrebbero consistere in un periodo ininterrotto.

Linea guida B2.4.4 – Giovani marittimi

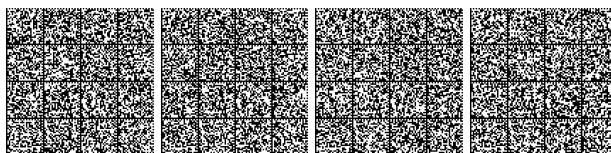
1. Per i marittimi di età inferiore ai 18 anni che hanno prestato servizio per sei mesi o qualsiasi altro periodo di durata inferiore in applicazione di un CCNL o di un contratto di arruolamento marittimo senza ferie, a bordo di una nave che opera all'estero che non è ritornata nel loro Stato di residenza durante questo periodo e non vi ritornerà nei successivi tre mesi del viaggio sono previste misure speciali. Tali misure potrebbero consistere nel dar loro diritto ad essere rimpatriati, senza alcuna spesa a loro carico, nel luogo in cui è avvenuto l'arruolamento, nello Stato di residenza al fine di poter usufruire delle ferie maturate durante il viaggio.

Regola 2.5 Rimpatrio

Obiettivo: assicurare ai marittimi la possibilità di rientrare a casa

1. I marittimi hanno diritto ad essere rimpatriati senza alcuna spesa a loro carico nei casi e alle condizioni specificate nel Codice.
2. Ogni Stato Membro deve esigere che le navi battenti la sua bandiera forniscano una garanzia finanziaria in modo da assicurare che la gente di mare sia debitamente rimpatriata, conformemente al Codice.

Standard A2.5 – Rimpatrio

1. Ogni Stato Membro garantisce che i marittimi imbarcati su navi battenti la sua bandiera abbiano il diritto di essere rimpatriati nei seguenti casi:
    a) quando il contratto di arruolamento marittimo scade mentre si trovano all'estero;
    b) quando il contratto di arruolamento marittimo è estinto:
        i. dall'armatore; oppure
        ii. dal marittimo per giustificati motivi;

c) quando il marittimo non è più in grado di svolgere le mansioni previste dal contratto di arruolamento oppure nel caso in cui non è possibile chiedergli di svolgerle in circostanze particolari.

2. Ogni Stato Membro garantisce che siano previste disposizioni adeguate nella propria legislazione o nelle contrattazioni collettive, che stabiliscano:

   a) i casi in cui la gente di mare ha diritto al rimpatrio, conformemente ai paragrafi 1b) e c) del presente Standard;

   b) la durata massima dei periodi di imbarco al termine dei quali il marittimo ha diritto al rimpatrio; tali periodi devono essere inferiori ai dodici mesi;

   c) l'elenco dei diritti che dovranno essere assicurati dall'armatore in materia di rimpatrio, compresa la destinazione del rimpatrio, la modalità di trasporto, le spese da coprire ed ogni altro accordo.

3. Ogni Stato Membro deve vietare all'armatore di richiedere al marittimo, all'inizio del suo arruolamento un anticipo che copra le spese del suo rimpatrio e, altresì recuperare le spese del rimpatrio dal suo salario o altri diritti, eccetto il caso in cui il marittimo è stato riconosciuto, conformemente alla legislazione nazionale o altre misure o contrattazioni collettive applicabili, essere in grave inadempienza riguardo agli obblighi del suo impiego.

4. La legislazione nazionale non dovrà creare ostacoli al diritto dell'armatore di recuperare le spese del rimpatrio a titolo di disposizioni contrattuali verso terzi.

5. Se un armatore omette di stipulare accordi per il rimpatrio di un marittimo avente diritto di essere rimpatriato o di assumersi le spese:

   a) l'autorità competente dello Stato di bandiera organizza il rimpatrio del marittimo interessato; nel caso in cui non lo faccia, lo Stato da cui il marittimo deve essere rimpatriato oppure lo Stato di cui egli è cittadino possono disporre del suo rimpatrio e recuperare le spese dallo Stato di bandiera;

   b) lo Stato di bandiera potrà recuperare dall'armatore le spese sostenute per il rimpatrio del marittimo;

   c) le spese di rimpatrio non devono, in nessun caso, essere a carico del marittimo, salvo quanto previsto al paragrafo 3 del presente Standard.

6 Tenendo conto degli strumenti internazionali applicabili, compresa la Convenzione internazionale del 1999 sul sequestro conservativo delle navi, uno Stato Membro che ha pagato le spese del rimpatrio conformemente alle disposizioni del Codice può sequestrare, o richiedere il sequestro delle navi dell'armatore interessato, fino a quando non sia effettuato il rimborso conformemente alle disposizioni del paragrafo 5 del presente Standard.

7 Ogni Stato Membro deve agevolare il rimpatrio della gente di mare che presta servizio sulle navi che fanno scalo nei suoi porti o attraversano le sue acque territoriali o interne, nonché la loro sostituzione a bordo.

8 In particolare, uno Stato Membro non deve negare a nessun marittimo il diritto di essere rimpatriato in ragione delle condizioni finanziarie dell'armatore o a causa dell'incapacità o rifiuto da parte dell'armatore di sostituire l'interessato.

9 Ogni Stato Membro deve esigere che sulle navi battenti la sua bandiera sia tenuta disponibile una copia delle disposizioni nazionali applicabili al rimpatrio della gente di mare nella lingua concordata.

Linea Guida B2.5 – Rimpatrio

Linea guida B2.5.1 – Diritto al rimpatrio

1. Ogni marittimo dovrebbe avere diritto al rimpatrio:
   a) nei casi previsti al paragrafo 1 a) dello Standard A2.5, al termine del periodo di preavviso dato conformemente alle disposizioni del contratto di arruolamento marittimo;
   b) nei casi previsti ai paragrafi 1b) e c) dello Standard A2.5:
      i. in caso di malattia o infortunio o per altra ragione di ordine medico che esiga il rimpatrio del marittimo quando è accertato dal punto di visto medico che sia in grado di viaggiare;
      ii. in caso di naufragio;
      iii. quando l'armatore non è più in grado di soddisfare i suoi obblighi legali o contrattuali in qualità di datore di lavoro verso il marittimo per insolvenza, vendita della nave, cambio di immatricolazione della nave, o per qualsiasi altro motivo analogo;
      iv. quando una nave fa rotta verso una zona di guerra, definita tale dalla legislazione nazionale o dal contratto di arruolamento marittimo ed il marittimo non dà la sua disponibilità;
      v. in caso di cessazione o sospensione dell'impiego conformemente a una sentenza arbitrale o una contrattazione collettiva o in caso di cessazione dell'impiego per ogni altra analoga ragione.
2. Nel determinare la durata massima dei periodi di imbarco al termine dei quali il marittimo ha diritto al rimpatrio, conformemente al presente Codice, si dovrebbe tenere conto dei fattori concernenti l'ambiente di lavoro del marittimo. Ogni Stato Membro dovrebbe, laddove possibile, cercare di ridurre tale durata in funzione dei cambiamenti ed evoluzioni della tecnologia marittima e potrebbe ispirarsi alle raccomandazioni in materia della Commissione Marittima Paritetica.
3. Nell'applicazione dello Standard A2.5, le spese a carico dell'armatore in caso di rimpatrio dovrebbero includere almeno:
   a) il viaggio fino alla destinazione scelta per il rimpatrio, conformemente al paragrafo 6 della presente Linea Guida;
   b) l'alloggio ed il vitto dal momento in cui il marittimo lascia la nave fino a che egli non raggiunga la destinazione di rimpatrio;
   c) la retribuzione e le indennità dal momento in cui il marittimo lascia la nave fino a che non raggiunga la destinazione di rimpatrio, se previsto dalla legislazione nazionale o da contrattazioni collettive;

d) il trasporto di 30 Kg di bagaglio personale del marittimo fino alla destinazione del rimpatrio;

e) le cure mediche, se necessarie, fino a che il marittimo non sia in buone condizioni dal punto di vista medico per il trasporto alla destinazione di rimpatrio.

4. Il tempo trascorso nell'attesa del rimpatrio e la durata del viaggio non dovrebbero essere decurtati dalle ferie retribuite maturate dal marittimo.
5. L'armatore dovrebbe continuare a sostenere le spese del rimpatrio finché il marittimo non è sbarcato nella destinazione prestabilita conformemente al presente Codice, o fino a quando non ottiene un impiego idoneo a bordo di una nave diretta verso una di tali destinazioni.
6. Ogni Stato Membro dovrebbe esigere che l'armatore si assuma la responsabilità di organizzare il rimpatrio con mezzi adeguati e veloci. Il trasporto aereo dovrebbe essere la modalità di trasporto abituale. Lo Stato Membro dovrebbe indicare le destinazioni verso le quali la gente di mare può essere rimpatriata. Tali destinazioni dovrebbero includere i Paesi dove si ritiene la gente di mare abbia i propri legami affettivi, tra cui:
   a) il luogo dove il marittimo ha concluso il contratto di arruolamento;
   b) il luogo previsto dalla contrattazione collettiva;
   c) il paese di residenza del marittimo;
   d) qualsiasi altro luogo concordato tra le parti al momento dell'arruolamento.
7. Il marittimo dovrebbe avere il diritto di scegliere, tra le destinazioni stabilite, il luogo dove essere rimpatriato.
8. Il diritto al rimpatrio può decadere se il marittimo interessato non lo rivendica in un periodo di tempo ragionevole definito dalla legislazione nazionale o dalle contrattazioni collettive.

Linea guida B2.5.2 – Attuazione da parte degli Stati Membri

1. Al marittimo rimasto in un porto straniero in attesa di rimpatrio e, in caso di ritardo nel rimpatrio, dovrebbe essere garantita tutta l'assistenza concreta possibile; l'autorità competente del porto estero dovrebbe assicurarsi che la rappresentanza consolare o locale dello Stato di bandiera e, a seconda dei casi, dello Stato di provenienza o dello Stato di residenza del marittimo sia immediatamente informata.
2. Ogni Stato Membro dovrebbe in particolare assicurare che si adottino misure soddisfacenti:
   a) affinché ogni marittimo impiegato su una nave battente la bandiera di un paese straniero sia rimpatriato quando è sbarcato in un porto straniero per ragioni di cui non è responsabile:
      i. sia verso il porto di arruolamento;
      ii. sia verso un porto dello Stato di provenienza o dello Stato di residenza, a seconda dei casi;
      iii. sia verso un altro porto concordato tra il marittimo ed il comandante o l'armatore, con l'approvazione dell'autorità competente oppure con altre appropriate garanzie;

b) affinché ogni marittimo impiegato su una nave battente bandiera di un paese straniero riceva cure mediche e assistenza quando è sbarcato in un porto straniero a seguito di malattia o infortunio avvenuto, senza colpa da parte sua, durante il servizio a bordo.

3. Se un marittimo di età inferiore ai 18 anni, dopo aver prestato servizio su una nave per almeno quattro mesi nel corso del suo primo viaggio all'estero, risulta non adatto alla vita in mare, dovrebbe avere la possibilità di essere rimpatriato, senza spese a suo carico, al primo porto di scalo dove si trovano servizi consolari dello Stato di bandiera della nave o dello Stato di provenienza o di residenza del giovane marittimo. Il rimpatrio effettuato nelle condizioni di cui sopra nonché le relative motivazioni dovrebbero essere notificate alle autorità che hanno rilasciato la documentazione che ha permesso al giovane marittimo di imbarcarsi.

Regola 2.6 – Indennità ai marittimi in caso di perdita della nave o per naufragio

Obiettivo: assicurare che la gente di mare sia risarcita in caso di perdita della nave o per naufragio

1. La gente di mare ha diritto ad un'indennità adeguata in caso di lesioni, danni o disoccupazione derivante dalla perdita della nave o per naufragio.

Standard A2.6 – Indennità ai marittimi in caso di perdita della nave o per naufragio

1. Ogni Stato Membro emana disposizioni che garantiscono che, in caso di perdita della nave o per naufragio, l'armatore corrisponda un'indennità a ciascun marittimo a bordo per far fronte alla disoccupazione derivante dalla perdita della nave o per naufragio.
2. Le disposizioni di cui al paragrafo 1 del presente Standard non pregiudicano ogni altro diritto che il marittimo può vantare in virtù della legislazione nazionale dello Stato Membro interessato in caso di danni o lesioni derivanti dalla perdita della nave per o naufragio.

Linea guida B2.6 – Indennità ai marittimi in caso di perdita della nave o per naufragio

Linea guida B2.6.1 – Calcolo dell'indennità di disoccupazione

1. L'indennità di disoccupazione derivante dalla perdita della nave o dal naufragio dovrebbe essere corrisposta per tutti i giorni del periodo effettivo di disoccupazione del marittimo alla stessa tariffa del salario pagabile in virtù del contratto di arruolamento, tuttavia l'ammontare totale dell'indennità da versare ad ogni marittimo può limitarsi a due mesi di salario.
2. Ogni Stato Membro dovrebbe assicurare alla gente di mare di poter fare ricorso, per il recupero di tale indennità, alle stesse procedure legali utilizzate per il recupero degli arretrati del salario guadagnato durante il servizio.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Regola 2.7 – Determinazione della composizione dell'equipaggio

Obiettivo: assicurare che i marittimi lavorino a bordo di navi dotate di equipaggi sufficienti per salvaguardare la sicurezza, l'efficienza e la gestione sicura dell'esercizio delle navi

1. Ogni Stato Membro deve esigere che tutte le navi battenti la sua bandiera siano dotate di un numero di marittimi impiegati a bordo sufficiente per garantire la sicurezza e l'efficienza dell'esercizio della nave, con particolare riguardo alla sicurezza in qualsiasi circostanza, tenendo in debita considerazione l'affaticamento dei marittimi nonché la particolarità della natura e delle condizioni del viaggio.

Standard A2.7 – Determinazione della composizione dell'equipaggio

1. Ogni Stato Membro deve esigere che tutte le navi battenti la sua bandiera abbiano a bordo un numero di marittimi sufficienti per garantire la sicurezza e l'efficienza dell'esercizio delle navi, con particolare riguardo alla "*security*". Ogni nave deve avere a bordo un equipaggio adeguato, in termini di consistenza e qualifiche , per garantire la sicurezza e la salvaguardia della nave e del suo personale, in tutte le condizioni operativo, conformemente alla tabella di sicurezza che determina la composizione dell'equipaggio oppure ad ogni altro documento equivalente rilasciato dall'autorità competente, e per rispettare gli Standard della presente Convenzione.
2. L'autorità competente nell'individuare, approvare o rivedere la composizione dell'equipaggio di una nave, deve tener conto della necessità di evitare o di ridurre un eccessivo numero di ore lavoro al fine di garantire un riposo sufficiente e di limitare l'affaticamento, nonché dei principi enunciati al riguardo negli strumenti internazionali applicabili, specialmente quelli dell'IMO, riguardanti la composizione dell'equipaggio.
3. L'autorità competente nel determinare il numero dei marittimi componenti l'equipaggio, tiene conto di tutte le prescrizioni della Regola 3.2 e dello Standard A3.2 riguardanti il vitto ed il servizio mensa.

Linea guida B2.7 – Determinazione della composizione dell'equipaggio

Linea guida B2.7 – Risoluzione delle controversie

1. Ogni Stato Membro dovrebbe istituire o verificare l'esistenza di un meccanismo efficace per l'indagine e la risoluzione dei reclami o delle controversie riguardanti la composizione dell'equipaggio della nave.
2. I rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare dovrebbero partecipare, con o senza altre persone o autorità, al funzionamento di questo meccanismo.

Regola 2.8 Sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali e possibilità di impiego della gente di mare

Obiettivo: promuovere lo sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali nonché le possibilità di impiego della gente di mare.

1. Ogni Stato Membro deve adottare delle politiche nazionali atte a promuovere l'occupazione nel settore marittimo e ad incoraggiare l'avanzamento di carriera e lo sviluppo delle attitudini professionali nonché a potenziare le possibilità di impiego della gente di mare residente nel suo territorio.

Standard A2.8 – Sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali e possibilità di impiego della gente di mare

1. Ogni Stato Membro deve adottare delle politiche nazionali adeguate che favoriscano lo sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali nonché le opportunità di impiego della gente di mare, allo scopo di dotare il settore marittimo di manodopera stabile e competente.
2. Le politiche indicate al paragrafo 1 del presente Standard hanno lo scopo di aiutare i marittimi a migliorare le proprie competenze, qualifiche e possibilità di impiego.
3. Ogni Stato Membro, dopo aver consultato le organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessati, stabilisce degli obiettivi chiari in materia di orientamento, educazione e formazione professionale, inclusa la formazione continua, della gente di mare le cui le funzioni a bordo della nave hanno essenzialmente attinenza con la sicurezza dell'esercizio e della navigazione della nave.

Linea guida B2.8 – Sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali e possibilità di impiego della gente di mare

Linea guida B2.8.1 – Misure atte a promuovere lo sviluppo delle carriere e delle attitudini professionali nonché le possibilità di impiego della gente di mare

1. Le misure da adottare per raggiungere gli obiettivi enunciati nello Standard A2.8 potrebbero includere:
   a) accordi sullo sviluppo delle carriere e la formazione professionale conclusi con un armatore o una organizzazione di armatori;
   b) disposizioni miranti a promuovere l'occupazione grazie alla creazione e all'aggiornamento di registri o elenchi, per categoria, dei marittimi qualificati;

c) la promozione di opportunità, sia a bordo sia a terra, per perfezionare la formazione professionale dei marittimi al fine di sviluppare la loro attitudine professionale e di dotarla di competenze trasferibili allo scopo di assicurare e mantenere un'occupazione adeguata, di migliorare le individuali prospettive di occupazione e di adattarsi all'evoluzione tecnologia e alle condizioni del mercato del lavoro del settore marittimo.

Linea guida B2.8.2 – Registro dei marittimi

1. Qualora esistano registri o elenchi per la gestione dell'occupazione della gente di mare, tali registri o elenchi dovrebbero comprendere tutte le categorie professionali dei marittimi secondo le modalità stabilite dalla legislazione o pratica nazionale o dalle contrattazioni collettive.
2. La gente di mare iscritta su tali registri o elenchi dovrebbe avere priorità di arruolamento per il lavoro marittimo.
3. La gente di mare iscritta su tali registri o elenchi dovrebbe essere disponibile a lavorare secondo le modalità stabilite dalla legislazione o dalla prassi o dalle contrattazioni collettive.
4. Nei limiti di quanto consentito dalla legislazione nazionale, il numero dei marittimi inseriti in tali registri o elenchi dovrebbe essere revisionato periodicamente in modo da raggiungere un livello adeguato alle esigenze dell'industria marittima.
5. Qualora si rivelasse necessaria una riduzione della consistenza dei marittimi su tali registri o elenchi, si dovrebbero adottare tutte le possibili misure atte a prevenire o a ridurre al minimo gli effetti pregiudizievoli per la gente di mare, tenuto conto della situazione economica e sociale del paese interessato.

TITOLO 3

ALLOGGI, STRUTTURE RICREATIVE, ALIMENTAZIONE E SERVIZIO MENSA

Regola 3.1 – Locali alloggi equipaggio e strutture ricreative

Obiettivo: assicurare che la gente di mare disponga di un alloggio e di luoghi di svago decenti

1. Ogni Stato Membro assicura che le navi battenti la sua bandiera offrano e mantengano, per i marittimi che lavorano e vivono a bordo, locali alloggio e luoghi ricreativi decenti adatti alla promozione della loro salute e del loro benessere.
2. Le prescrizioni previste nel Codice per attuare la presente Regola inerenti la costruzione e l'equipaggiamento della nave si applicano soltanto alle navi costruite alla data o dopo la data di entrata in vigore della presente Convenzione per lo Stato Membro interessato. Per le navi costruite prima di questa data, le prescrizioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento delle navi indicate nella Convenzione (n° 92) sugli alloggi equipaggio (revisionata), 1949 e nella Convenzione (n° 133) sugli alloggi dell'equipaggio (disposizioni complementari), 1970 continuano ad applicarsi, nella misura in cui esse sono state applicabili prima di questa data in virtù della legislazione o della pratica dello Stato Membro interessato. Una nave è considerata costruita alla data in cui la sua chiglia è stata impostata o quando la sua costruzione si trova ad uno stadio equivalente.
3. Salvo espressa disposizione contraria, ogni requisito risultante da un emendamento al Codice concernente gli alloggi equipaggio ed i luoghi ricreativi si applicheranno soltanto alle navi costruite alla data o dopo la data alla quale l'emendamento entra in vigore per lo Stato Membro interessato.

Standard A3.1 Locali alloggi equipaggio e strutture ricreative

1. Ogni Stato Membro adotta leggi e regolamenti affinché le navi battenti la sua bandiera:
a) rispettino le norme minime necessarie per garantire che i locali alloggi messi a disposizione della gente di mare che lavora o vive a bordo siano sicuri, decenti e conformi alle disposizioni pertinenti del presente Standard;
b) siano soggette a ispezioni finalizzate ad assicurare la conformità iniziale e permanente del presente Standard.
2. Per l'elaborazione e l'applicazione della legislazione relativa al presente Standard, l'autorità competente, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate:

a) tiene conto della Regola 4.3 e delle relative disposizioni del Codice che riguardano la tutela della salute e della sicurezza così come la prevenzione degli infortuni, alla luce dei bisogni specifici della gente di mare che vive e lavora a bordo delle navi;
b) tiene in debito conto i principi direttivi contenuti nelle Linee Guida riportate nella Parte B del Codice.
3. Le ispezioni prescritte dalla Regola 5.1.4 devono essere effettuate:
a) in occasione della prima immatricolazione della nave o di una nuova immatricolazione;
b) nel caso di una modifica sostanziale delle sistemazioni degli alloggi della gente di mare a bordo della nave.
4. L'autorità competente presta particolare attenzione all'applicazione delle disposizioni della presente Convenzione per gli aspetti relativi a:
a) le dimensioni delle cabine e degli altri spazi di alloggio;
b) riscaldamento e ventilazione;
c) il rumore e le vibrazioni così come gli altri fattori ambientali;
d) gli impianti sanitari;
e) l'illuminazione;
f) l'infermeria.
5. L'autorità competente di ogni Stato Membro vigila affinché le navi battenti la sua bandiera soddisfino, per quello che riguarda le installazioni degli alloggi equipaggio e dei luoghi ricreativi a bordo, le norme minime che sono previste dal paragrafo 6 al paragrafo 17 del presente Standard.
6. Per quanto riguarda le disposizioni generali relative agli alloggi:
a) in tutti i locali destinati ad alloggi della gente di mare, l'altezza dello spazio libero deve essere sufficiente; essa non dovrà essere inferiore a 203 centimetri nei locali destinati ad alloggio della gente di mare al fine di assicurare una completa libertà di movimento; l'autorità competente può autorizzare una riduzione, entro certi limiti, dell'altezza dello spazio libero in tutto o in parte dello spazio di questi locali se essa giudica che tale riduzione:
   i. è ragionevole; e
   ii. non risulta disagevole per i marittimi;
b) gli alloggi dovranno essere convenientemente isolati;
c) sulle navi diverse dalle navi passeggeri, come definite alla Regola 2 e) ed f) della Convenzione Internazionale del 1974 per la Salvaguardia della Vita umana in Mare, come emendata (Convenzione SOLAS), le cabine devono essere situate al di sopra della linea di carico, al centro della nave oppure a poppavia, salvo che in casi eccezionali essi possono essere situati nella parte anteriore della nave, perché un altro posizionamento non sarebbe consigliabile tenuto conto il tipo di nave, delle sue dimensioni o del servizio alla quale essa è destinata ma in nessun caso al di là della paratia di collisione;
d) sulle navi passeggeri e sulle navi speciali costruite conformemente alle disposizioni del "*Codice di sicurezza per le navi speciali*" dell'IMO, 1983, e sue successive modifiche (denominate qui di seguito "navi speciali"), l'autorità competente, a condizione che siano attuate disposizioni soddisfacenti per l'illuminazione e la ventilazione, può consentire che le cabine siano ubicate al di sotto della linea di carico ma in nessun caso al di sotto dei corridoi di servizio;

e) le cabine non devono aprirsi direttamente sui compartimenti destinati al carico, alla sala macchine, alle cucine, ai magazzini, agli essiccatori o ai locali igienici comuni; le parti delle paratie che separano questi locali dalle cabine alloggi, così come le paratie esterne, devono essere convenientemente costruite in acciaio o in ogni altro materiale approvato ed essere impermeabili all'acqua e ai gas;
f) i materiali utilizzati per costruire le paratie interne, i pannelli e i rivestimenti, i pavimenti e i collegamenti devono essere adatti al loro uso e appropriati per garantire condizioni ambientali salubri;
g) gli alloggi devono essere ben illuminati e devono essere previsti dispositivi sufficienti per il drenaggio delle acque;
h) le installazioni previste per gli alloggi, per i locali ricreativi e per il servizio di mensa devono essere conformi alle disposizioni della Regola 4.3, ed alle relative disposizioni del Codice, per gli aspetti connessi con la tutela della salute e della sicurezza così come la prevenzione degli infortuni al fine di prevenire il rischio di esposizione a livelli di rumore e vibrazioni nocivi e ad altri fattori ambientali, quali le sostanze chimiche a bordo delle navi, e di garantire alla gente di mare un accettabile ambiente di lavoro e di vita a bordo.

7. Per quello che riguarda la ventilazione e il riscaldamento:
a) le cabine equipaggio e le mense devono essere adeguatamente ventilati;
b) tutte le navi, eccetto quelle impiegate regolarmente in zone in le cui condizioni climatiche non lo richiedono, devono essere dotate di un sistema di climatizzazione per gli alloggi della gente di mare, così come per la stazione radio e per ogni locale di controllo centralizzato delle macchine;
c) l'areazione di tutti i locali igienici deve essere fatta con comunicazione diretta all'aria libera, indipendentemente da ogni altra parte degli alloggi;
d) salvo che a bordo delle navi che navigano esclusivamente nei climi tropicali, deve essere fornito un adeguato livello di riscaldamento mediante appropriati impianti di riscaldamento.

8. Per quello che riguarda i requisiti relativi all'illuminazione - fatte salve sistemazioni particolari eventualmente autorizzate a bordo delle navi da passeggeri - le cabine equipaggio e le mense devono essere illuminati da luce naturale e fornite di un'illuminazione artificiale adeguata.

9. Qualora a bordo delle navi siano previste delle cabine alloggio, esse devono rispondere alle seguenti prescrizioni:
a) sulle navi diverse dalle navi passeggeri, ogni marittimo deve disporre di una cabina singola; nel caso di navi con stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate o di navi speciali, l'autorità competente può, dopo consultazioni delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, autorizzare delle deroghe a questa prescrizione;
b) cabine alloggio separate devono essere messe a disposizione per gli uomini e per le donne;
c) le cabine devono essere di dimensioni adeguate ed equipaggiate opportunamente in modo da garantire un comfort ragionevole e agevolare una buona manutenzione;
d) ogni marittimo deve disporre in ogni circostanza di una cuccetta singola;
e) le dimensioni interne delle cuccette non devono essere inferiori a 198 centimetri per 80 centimetri;
f) nelle cabine equipaggio con una sola cuccetta la superficie non deve essere inferiore a:

i. 4,5 metri quadri sulle navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate;
   ii. 5,5 metri quadri sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 3.000 tonnellate ma inferiore a 10.000 tonnellate;
   iii. 7 metri quadri sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 10.000 tonnellate;

g) tuttavia, per permettere la sistemazione di cabine singole a bordo di navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate, sulle navi passeggeri e sulle navi speciali, l'autorità competente può autorizzare una superficie più ridotta;

h) sulle navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate diverse dalle navi passeggeri e dalle navi speciali, le cabine equipaggio possono essere occupate, al massimo, da due marittimi; la superficie di tali cabine non deve comunque essere inferiore a 7 metri quadri;

i) a bordo delle navi passeggeri e delle navi speciali, la superficie delle cabine equipaggio che non svolge funzioni di ufficiale non deve essere inferiore a:
   i. 7,5 metri quadri per le cabine a due persone;
   ii. 11,5 metri quadri per le cabine a tre persone;
   iii. 14,5 metri quadri per le cabine a quattro persone;

j) sulle navi speciali, le cabine possono essere occupate da più di quattro persone; la superficie di queste cabine non deve essere inferiore a 3,6 metri quadri a persona;

k) sulle unità diverse dalle navi passeggeri e dalle navi speciali, la superficie pro-capite delle cabine destinate ai marittimi che svolgono le funzioni di ufficiali, quando essi non dispongono di un salone particolare o di un ufficio, non deve essere inferiore a:
   i. 7,5 metri quadri sulle navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate;
   ii. 8,5 metri quadri sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 3.000 tonnellate ma inferiore a 10.000 tonnellate;
   iii. 10 metri quadri sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 10.000 tonnellate;

l) sulle navi passeggeri e sulle navi speciali, la superficie pro-capite di cabine destinate ai marittimi che svolgono le funzioni di ufficiali, quando essi non dispongono di un salone particolare o di un ufficio, non deve essere inferiore a 7,5 metri quadri per ufficiale subalterno e a 8,5 metri quadri per gli ufficiali superiori. Per ufficiali subalterni si intende gli ufficiali a livello operativo e per ufficiali superiori gli ufficiali incaricati della direzione e gestione nave;

m) il comandante, il direttore di macchina ed il primo ufficiale di navigazione, oltre alla loro cabina alloggio, devono disporre di una stanza che servirà loro come salone privato o da ufficio o di uno spazio equivalente; l'autorità competente può esentare da questo obbligo le navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate;

n) per ogni occupante, il mobilio deve includere un armadio guardaroba di capacità minima di 475 litri e di un cassetto o uno spazio equivalente di almeno 56 litri; se il cassetto è incorporato nell'armadio, il volume minimo combinato di quest'ultimo deve essere di 500 litri. Esso dovrà essere provvisto di uno scaffale e deve poter essere chiuso a chiave dall'occupante al fine di assicurare la sua privacy;

o) ogni cabina dovrà essere dotata di un tavolo o di una scrivania, di modello fisso, ribaltabile o a scomparsa, e di sedie confortevoli secondo i bisogni.

10. Per quanto riguarda le prescrizioni delle mense:
a) le mense devono essere lontane dalle cabine equipaggio e situate il più vicino possibile alla cucina. L'autorità competente può, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, esentare da questo obbligo le navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate;
b) le mense devono essere di dimensioni adeguate e sufficientemente comode, convenientemente equipaggiate ed attrezzate (compresa la possibilità di procurarsi delle bevande in ogni momento), tenuto conto del numero marittimi suscettibile di utilizzarle in un determinato momento; mense separate o comuni saranno previste in relazione allo spazio disponibile.
11. Per quanto riguarda le prescrizioni per gli impianti sanitari:
a) tutti i marittimi devono avere comodi accessi ai locali igienici di bordo rispondenti alle norme minime di tutela della salute ed igiene ed a ragionevoli standard di comfort, con la previsione di installazioni separate per uomini e donne;
b) devono esserci dei locali igienici comodamente accessibili dal ponte di comando e dal locale macchine o situati vicino al sala controllo di questo locale; l'autorità competente può esentare le navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate da questo obbligo dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate;
c) a bordo di ogni nave, deve essere previsto uno spazio appropriato contenente come minimo un gabinetto, un lavandino e una vasca da bagno o una doccia, o entrambe, per gruppi fino a sei persone che non dispongono di installazioni personali;
d) salvo che sulle navi passeggeri, ogni cabina equipaggio deve essere dotata di un lavandino alimentato con acqua dolce corrente, calda e fredda, salvo che non ne esista uno nel gabinetto attiguo;
e) a bordo delle navi passeggeri che effettuano normalmente dei viaggi di durata non superiore a quattro ore, l'autorità competente può prevedere delle disposizioni speciali od una riduzione del numero degli impianti sanitari richiesti; e
f) tutti i punti d'acqua destinati alla cura personale devono essere alimentati con acqua dolce corrente, calda e fredda.
12. Per quanto riguarda i requisiti relativi all'infermeria, ogni nave con a bordo più di 15 marittimi, destinata a viaggi di durata superiore a tre giorni, deve disporre di una infermeria distinta riservata esclusivamente a fini sanitari; l'autorità competente può accordare deroghe a questa disposizione per le navi destinate alla navigazione costiera. Ai fini dell'approvazione delle sistemazioni dell'infermeria, l'autorità competente deve assicurarsi che essa sia di facile accesso con ogni tempo e che i suoi occupanti siano confortevolmente alloggiati e possono ricevere rapidamente le cure necessarie.
13. Devono essere previste installazioni per la lavanderia convenientemente ubicate e attrezzate.
14. A bordo di tutte le navi, i marittimi devono poter avere accesso al di fuori delle ore di servizio a uno o più spazi su un ponte scoperto; questo spazio deve avere una superficie sufficiente, tenuto conto delle dimensioni della nave e del numero di marittimi a bordo.
15. Tutte le navi devono disporre di uffici (segreterie) separati o di un ufficio comune per il servizio di coperta e per quello di macchina; l'autorità competente può esentare da questo obbligo le navi di stazza lorda inferiore a 3.000 tonnellate dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate.

16. Le navi che scalano regolarmente dei posti infestati dalle zanzare devono essere attrezzate di conseguenza secondo le prescrizioni dell'autorità competente.
17. A bordo delle navi devono essere messi a disposizione dei marittimi imbarcati a bordo installazioni e servizi ricreativi appropriati, adatti ai bisogni specifici dei marittimi che devono vivere e lavorare a bordo delle navi, tenendo conto delle disposizioni della Regola 4.3 e delle disposizioni corrispondenti del Codice inerenti la tutela della salute e della sicurezza e la prevenzione degli infortuni.
18. L'autorità competente deve esigere che siano effettuate frequenti ispezioni a bordo delle navi dal comandante o sotto la sua autorità, in modo che gli alloggi dell'equipaggio siano tenuti in buono stato di mantenimento e di pulizia e offrano condizioni di abitabilità decente. I risultati di tali ispezioni devono essere registrati per iscritto e resi disponibili per la consultazione.
19. Nei casi di navi dove ci sia la necessità di tener conto, senza discriminazione, degli interessi dei marittimi che hanno pratiche religiose e sociali differenti e distinte - l'autorità competente può, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, autorizzare delle deroghe, applicate equamente, alle disposizioni del presente Standard, a condizione che non ne risulti una situazione che, nell'insieme, sia meno favorevole di quella che sarebbe risultata con l'applicazione del suddetto Standard.
20. Ogni Stato Membro può, dopo consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate, esentare dalle prescrizioni del presente Standard qui di seguito elencate, le navi di stazza inferiore a 200 tonnellate quando questo è ragionevole e tenendo conto delle dimensioni della nave e del numero delle persone a bordo:
    a) paragrafi 7 b), 11 d) e 13; e
    b) paragrafo 9 f) e da h) ad l) incluso, unicamente per quanto attiene la superficie.
21. Qualsiasi deroga alle prescrizioni del presente Standard può essere possibile solo nei casi espressamente previsti e solamente in circostanze particolari in cui tale deroga può essere giustificata per validi motivi e sempre ai fini di tutela della salute e della sicurezza dei marittimi.

Linea guida B3.1 – Locali alloggi equipaggio e ricreativi

Linea guida B3.1.1 – Progettazione e costruzione

1. Le paratie esterne delle cabine equipaggio e delle mense dovranno essere opportunamente isolate. Le paratie delimitanti i locali macchine, così come le paratie che delimitano le cucine o altri locali emananti calore, dovranno essere convenientemente isolate perché questo calore potrebbe recare disturbo nei locali alloggi e nei corridoi adiacenti. Disposizioni dovranno ugualmente essere prese per garantire una protezione contro gli effetti del calore emesso dalle tubature di vapore o di acqua calda, o di entrambe.
2. Le cabine equipaggio, le mense, le sale di ricreazione e i loro corridoi situati all'interno degli alloggi equipaggio dovranno essere convenientemente isolate in modo da evitare ogni condensa o ogni calore eccessivo.

3. Le paratie e i pavimenti dovranno essere fatti di materiale la cui superficie possa essere facilmente mantenuta pulita. Bisognerà evitare ogni tipo di costruzione suscettibile di dare rifugio agli insetti.
4. I soffitti ed i pavimenti delle cabine e delle mense dovranno poter essere mantenuti facilmente puliti e dovranno essere di colore chiaro, resistente e non tossico.
5. I materiali dei rivestimenti del ponte in ogni locale destinato agli alloggi della gente di mare dovranno essere di tipo approvato e dovranno essere antiscivolo e impermeabili all'umidità ed essere mantenuti facilmente puliti.
6. Quando i rivestimenti del ponte sono in materiale composito, i raccordi con le pareti dovranno essere profilati in modo tale da evitare fessure.

Linea guida B3.1.2 – Ventilazione

1. Il sistema di ventilazione delle cabine e delle mense dovrà essere regolabile in modo da mantenere l'aria in condizioni soddisfacenti e garantire un sufficiente ricambio d'aria in qualsiasi condizione meteo-climatica.
2. I sistemi di climatizzazione d'aria, sia che siano di unità singola o centralizzato, dovranno essere progettati in modo da:
   a) mantenere l'aria ad una temperatura ed a un grado di umidità relativa soddisfacenti rispetto alle condizioni atmosferiche esterne, garantire un sufficiente ricambio di aria in tutti i locali climatizzati, tenendo conto delle particolari caratteristiche delle operazioni in mare e senza produrre rumori e vibrazioni eccessive;
   b) facilitare la manutenzione e la disinfezione al fine di prevenire o controllare la diffusione di malattie.
3. L'energia elettrica necessaria per far funzionare il sistema di climatizzazione e gli altri sistemi di ventilazione previsti al paragrafo precedente della presente Linea Guida dovrà essere disponibile durante tutto il tempo che il marittimo vive o lavora a bordo e quando le circostanze lo richiedono. Tuttavia, non è necessario utilizzare per questo scopo una sorgente di energia di emergenza.

Linea guida B3.1.3 – Riscaldamento

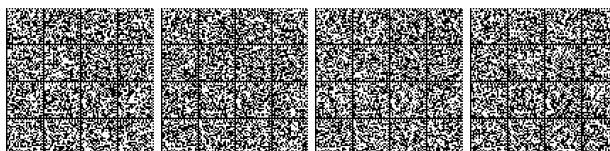
1. L'impianto di riscaldamento degli alloggi equipaggio dovrà funzionare durante tutto il tempo in cui la gente di mare vive o lavora a bordo e quando le circostanze lo richiedono.
2. A bordo di ogni nave in cui è previsto un impianto di riscaldamento, quest'ultimo potrà essere assicurato mediante acqua calda, aria calda, elettricità, vapore o un mezzo equivalente. Tuttavia nella zona riservata agli alloggi, non dovrebbe essere utilizzato il vapore come mezzo di trasmissione del calore. L'impianto di riscaldamento dovrà essere adatto a mantenere negli alloggi dell'equipaggio la temperatura ad un livello adeguato nelle normali condizioni meteo-climatiche che la nave potrà incontrare lungo la rotta nella quale la nave è impiegata. L'autorità competente dovrà prescrivere le condizioni che devono rispettarsi.

3. I radiatori e gli altri apparecchi di riscaldamento dovranno essere installati e, se necessario, protetti in modo da evitare il rischio di incendio e non costituire una sorgente di pericolo o di disagio per gli occupanti dei locali.

Linea guida B3.1.4 –Illuminazione

1. Ogni nave dovrà essere provvista di un impianto che permetta di illuminare elettricamente gli alloggi della equipaggio. Se a bordo non esistono due sorgenti indipendenti di produzione dell'elettricità, un sistema di illuminazione supplementare di emergenza dovrà essere fornito a mezzo di lampade o di apparecchi di illuminazione di modello appropriato.
2. Nelle cabine, una lampada elettrica da lettura dovrà essere posta alla testa di ogni cuccetta.
3. Idonei standard di illuminazione naturale ed artificiale potranno essere fissati dall'autorità competente.

Linea guida B3.1.5 – Locali alloggi

1. A bordo devono essere previste adeguate cuccette in modo da assicurare il maggior confort possibile al marittimo a qualsiasi altra persona lo accompagni.
2. Laddove le dimensioni della nave, l'attività nella quale è impegnata e la sua progettazione lo consentano, gli alloggi equipaggio dovrebbero essere progettati e forniti di un locale bagno privato, completo di tutte le dotazioni, così da fornire idoneo comfort al marittimo e facilitare le operazioni di pulizia.
3. Per quanto praticabile, le cabine alloggio dovranno essere divise in modo da separare le persone impegnate nei servizi di guardia in modo da evitare che marittimi che lavorano di giorno e marittimi che fanno la guardia condividano la stessa cabina.
4. I marittimi con la qualifica di sottufficiale dovranno essere alloggiati non più di due per cabina.
5. Per quanto realizzabile, bisognerà prevedere di far beneficiare anche il 2° Ufficiale di Macchina delle disposizioni riportate al paragrafo 9 lettera m) dello Standard A3.1.
6. Lo spazio occupato dalle cuccette, dagli armadi, dai comodini e dalle sedie dovrà essere compreso nel calcolo della superficie. Gli spazi esigui o di forma irregolare che non aumentano effettivamente lo spazio disponibile per circolare e che non possono essere utilizzati per posizionare mobili, non dovranno essere compresi in questo calcolo.
7. E' vietata la sovrapposizione di più di due cuccette. Nei casi in cui le cuccette sono collocate lungo la fiancata della nave, dovrà essere vietato di sovrapporre le cuccette in modo tale che l'oblò risulti ubicato al di sopra di una delle cuccette.
8. Quando delle cuccette sono sovrapposte, la cuccetta inferiore non dovrà essere collocata a meno di 30 centimetri dal pavimento; la cuccetta superiore dovrà essere collocata a media altezza circa tra il fondo della cuccetta inferiore e la faccia inferiore dei bagli del soffitto.
9. Il telaio, e in sua assenza, la sponda di protezione dovranno essere di un materiale approvato, duro, liscio e non suscettibile di corrosione o attaccabile dagli insetti.
10. I sostegni tubolari eventualmente utilizzati per la costruzione delle cuccette dovranno essere totalmente fissati e non dovranno avere perforazioni che potrebbero dare accesso agli insetti.

11. Ogni cuccetta dovrà essere provvista di un materasso confortevole comprensivo di cuscino, o di materasso con rete e cuscino elastici. Il materasso e la sua imbottitura dovranno essere di materiale approvato. Non dovrà essere utilizzato come imbottitura del materasso materiale che possa dare rifugio agli insetti.
12. Quando le cuccette sono sovrapposte, un fondo impermeabile alla polvere dovrà essere fissato sotto al materasso della cuccetta superiore.
13. La mobilia dovrà essere costruita in un materiale liscio e duro, non suscettibile a deformarsi o a corrodersi.
14. Gli oblò delle cabine dovranno essere dotati di tendine o mezzi equivalenti.
15. Ogni cabina dovrà essere provvista di uno specchio, dei piccoli armadietti a muro per gli articoli di toilette, di uno scaffale per libri e un numero sufficiente di appendiabiti.

Linea guida B3.1.6 – Mense

1. I locali adibiti a mense possono essere comuni o separati. La decisione in merito dovrà essere presa dopo consultazioni con i rappresentanti della gente di mare e degli armatori e soggetta ad approvazione dell'autorità competente. Bisognerà tenere conto di fattori quali le dimensioni della nave e le diverse caratteristiche culturali, religiose e sociali dei marittimi.
2. Nel caso in cui debbano essere installate mense separate per la gente di mare, tali mense dovranno essere previste separate per:
   a) il comandante e gli ufficiali;
   b) i sottufficiali e gli altri marittimi.
3. A bordo di navi diverse dalle navi passeggeri, la superficie delle mense utilizzate dai marittimi non dovrà essere inferiore a 1,5 metri quadri per ogni posto a sedere previsto.
4. A bordo di tutte le navi, le mense dovranno essere provviste di tavoli e di sedie appropriate, fisse o amovibili, in numero sufficiente per il numero più grande di marittimi che potrebbe utilizzarle nello stesso momento.
5. Le seguenti installazioni dovranno essere utilizzabili in ogni momento quando i marittimi sono a bordo:
   a) un frigorifero posto in un luogo facilmente accessibile e di capacità sufficiente in relazione al numero di persone che utilizzano le mense;
   b) macchine per l'erogazione di bevande calde;
   c) macchine per la distribuzione dell'acqua fredda.
6. Nel caso in cui le dispense disponibili non siano accessibili dai locali mensa, dovrebbero essere forniti di armadietti adeguati per utensili da mensa ed impianti appropriati per il lavaggio degli stessi.
7. Il piano superiore dei tavoli e delle sedie dovranno essere di materiale resistente all'umidità.

Linea guida B3.1.7 Servizi igienici

1. I lavandini e i bagni dovranno essere di adeguate dimensioni e costruiti con materiale approvato, a superficie liscia, non suscettibile a rotture, a scheggiatura od a corrosione.

2. Ogni toilette dovrà essere di un modello approvato e provvista di uno sciacquone ad acqua o altro idoneo mezzo di risciacquo, quale un sistema ad aria, disponibile in ogni momento ed a comando indipendente.
3. Gli impianti sanitari destinati ad essere utilizzati da più persone dovranno essere conformi ai seguenti parametri:
   a) i rivestimenti del pavimento dovranno essere di materiale resistente approvato, impermeabile all'umidità; esso dovrà essere provvisto di un sistema efficace per il drenaggio dell'acqua;
   b) le paratie dovranno essere in acciaio o in ogni altro materiale approvato ed essere stagne per una altezza di almeno 23 centimetri sopra il livello del pavimento;
   c) i locali dovranno essere sufficientemente illuminati, riscaldati e aerati;
   d) i gabinetti dovranno essere situati in un punto facilmente accessibile, ma separato, dalle cabine e dai locali destinati al lavaggio; essi non dovranno avere accesso diretto sulle cabine né su un passaggio che costituirebbe l'unico accesso tra le cabine ed i gabinetti stessi; tuttavia quest'ultima disposizione non si applica ai gabinetti situati in un compartimento tra due cabine il cui numero totale di occupanti non supera i quattro marittimi;
   e) qualora più gabinetti siano installati in uno stesso locale, essi dovranno essere sufficientemente separati per garantire la riservatezza.
4. Le apparecchiature messe a disposizione dei marittimi per il lavaggio della biancheria dovranno comprendere:
   a) lavatrici;
   b) macchine per asciugatura o locali adibiti ad asciugatura biancheria convenientemente riscaldati e ventilati;
   c) ferri ed assi da stiro o apparecchiature equivalenti.

Linea guida B3.1.8 Sistemazioni ospedaliere

1. L'infermeria dovrà essere progettata in modo da facilitare l'attività di consultazione e l'amministrazione delle prime cure ed a prevenire la propagazione delle malattie infettive.
2. L'ingresso, le cuccette, l'illuminazione, la ventilazione, il riscaldamento e l'installazione dell'acqua dovranno essere progettate in modo da garantire il comfort e facilitare il trattamento degli occupanti.
3. Il numero delle cuccette da installare nell'infermeria dovrà essere prescritto dall'autorità competente.
4. Gli occupanti dell'infermeria dovranno disporre, per il loro uso esclusivo, di impianti sanitari che facciano parte dell'infermeria stessa o siano situati nelle immediate vicinanze di essa. Questi impianti sanitari dovranno comprendere come minimo un gabinetto, un lavandino, una vasca da bagno o una doccia.

Linea guida B3.1.9 Altre installazioni

1. Qualora siano previste delle installazioni separate per permettere al personale di macchina di cambiarsi, esse dovranno essere:
   a) situate all'esterno dei locali macchine, ma facilmente accessibili da essi;
   b) dotate di armadi individuali come pure di vasche da bagno o docce o tutte e due, di lavandini, alimentati da acqua dolce corrente, calda e fredda.

Linea guida B3.1.10 – Dotazioni cuccette, utensili da tavola e articoli vari

1. Ogni Stato Membro dovrà prevedere di applicare i seguenti principi:
   a) dotazioni cuccette ed utensili da tavola in buono stato di pulizia dovranno essere forniti dall'armatore a tutti i marittimi, che li utilizzeranno a bordo mentre sono al servizio della nave e che, sotto la propria responsabilità, dovranno restituire, nelle date indicate dal comandante ed alla cessazione dell'imbarco sulla nave.
   b) le dotazioni cuccette dovranno essere di buona qualità; i piatti, i bicchieri e gli altri utensili da tavola dovranno essere di materiale approvato che può essere pulito facilmente;
   c) asciugamani, sapone e carta igienica dovranno essere forniti dall'armatore a tutti i marittimi imbarcati.

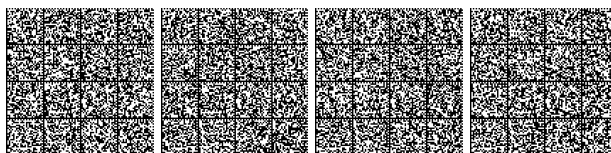
Linea guida B3.1.11. Installazioni per lo svago, la posta e le visite a bordo delle navi

1. Le strutture ed i servizi per lo svago dovranno essere sottoposti a frequente revisione al fine di assicurare che siano idonei alle esigenze dei marittimi, tenuto conto dell'evoluzione della tecnica, delle condizioni di esercizio e di tutte le altre innovazioni nel settore dei trasporti marittimi.
2. Le dotazioni per le attività ricreative dovranno almeno includere una biblioteca e dei mezzi necessari per la lettura, la scrittura e ove praticabile per il gioco.
3. Con riferimento alla progettazione delle strutture ricreative, l'autorità competente dovrà prendere in considerazione anche la possibilità di un posto di ristoro.
4. Ove realizzabili, bisognerà prevedere di fornire gratuitamente alla gente di mare:
   a) un locale fumatori;
   b) la possibilità di guardare la televisione e di ascoltare la radio;
   c) la possibilità di guardare film, la cui scorta di bordo complessiva dovrà essere adeguata per la durata del viaggio e, se del caso, essere rinnovata a intervalli ragionevoli;
   d) attrezzature sportive, compreso materiale per l'esercizio fisico, dei giochi da tavola e dei giochi da svolgere sul ponte;
   e) dove possibile, una piscina;
   f) una biblioteca contenente pubblicazioni di carattere professionale e altro, la cui scorta dovrebbe essere adeguata per la durata del viaggio e la cui dotazione dovrà essere rinnovata a intervalli ragionevoli;
   g) attrezzature per poter effettuare dei lavori manuali ricreativi;

h) apparecchi elettronici quali radio, televisioni, registratori, lettori di CD/DVD, personal computer e relativo software, registratori/riproduttori a cassette;
i) se possibile, la previsione di un bar a bordo destinato ai marittimi, a meno che ciò non sia contrario ad abitudini nazionali, religiose o sociali;
j) un accesso ragionevole alle comunicazioni telefoniche nave- terra, così come a dei servizi di posta elettronica e, se disponibile, di Internet; l'utilizzo di tali servizi dovrà essere previsto senza alcun costo o ad un costo moderato.

5. Dovranno essere realizzate misure idonee per assicurare che la spedizione della posta dei marittimi sia effettuata nelle condizioni più rapide e sicure possibili. Le misure dovranno anche essere previste per evitare che il marittimo debba pagare delle spese supplementari quando la posta è respinta al mittente per una serie di circostanze indipendenti dalla sua volontà.
6. Fatta salva la legislazione nazionale ed internazionale applicabile dovranno essere previste delle misure per garantire, ogni volta che ciò sarà possibile e ragionevole, che i marittimi ottengano rapidamente l'autorizzazione a ricevere il proprio partner o genitori e amici a bordo della nave come visitatori quando essa si trova in porto. Queste misure dovranno tenere conto delle autorizzazioni richieste ai fini della security.
7. Dovrà essere presa in considerazione la possibilità di autorizzare i marittimi ad essere accompagnati dal proprio partner per un certo periodo di tempo durante i viaggi, quando ciò è possibile e ragionevole. I partner dovranno essere muniti di una assicurazione adeguata per coprire i rischi di infortunio e di malattia; l'armatore dovrà fornire al marittimo il suo sostegno per contrarre questa assicurazione.

Linea guida B3.1.12 – Prevenzione dai rischi di esposizione al rumore e alle vibrazioni

1. Gli alloggi equipaggio, i locali ricreativi ed il servizio di mensa dovranno essere ubicati il più lontano possibile dai locali macchine, dal locale timone, dagli argani in coperta, dagli impianti di ventilazione, di riscaldamento e di climatizzazione, così come dalle altre macchine e apparecchiature rumorose.
2. Per la costruzione e la rifinitura delle paratie, dei pavimenti e dei ponti all'interno degli spazi rumorosi, dei locali occupati da macchinari, dovranno essere utilizzati materiali isolanti acustici o altri materiali assorbenti il rumore nonché porte automatiche adatte ad assicurare un isolamento acustico.
3. La sala macchine e gli altri locali occupati da macchinari dovranno essere dotati, dove realizzabili, di postazioni di controllo centralizzato insonorizzate ad uso del personale di macchina. I luoghi di lavoro, quali l'officina, dovranno essere isolati, nella misura del possibile, per evitare il rumore generale proveniente dalla sala macchine ed apposite misure dovranno essere prese per ridurre il rumore del funzionamento delle macchine.
4. Il livello di rumore autorizzato nei posti di lavoro e nei locali alloggio equipaggio dovrà essere conforme alle direttive internazionali dell'Organizzazione internazionale del Lavoro relative ai livelli di esposizione, comprese quelle figuranti nella raccolta delle direttive pratiche dell'Ufficio Internazionale del Lavoro denominata *I fattori ambientali sul luogo di lavoro,* 2001 e, se del caso, alle norme di protezione particolari raccomandate dall'Organizzazione Marittima Internazionale, così come ogni emendamento o strumento complementare ulteriore relativo al livello di rumore accettabile a bordo delle navi.

Una copia degli strumenti applicabili, in inglese e nella lingua di lavoro della nave, dovrà essere conservata a bordo ed essere a disposizione dei marittimi.

5. Gli alloggi equipaggio, i luoghi di ricreazione e quelli di ristorazione non dovranno essere esposti a eccessive vibrazioni.

Regola 3.2 – Alimentazione e servizio di ristorazione

Obiettivo: Assicurare che la gente di mare abbia accesso ad una alimentazione di buona qualità, compresa l'acqua potabile, fornita in condizioni di igiene stabilite dalle norme

1. Ogni Stato Membro deve assicurare che le navi che battono la sua bandiera trasportino a bordo e servano degli alimenti e dell'acqua potabile di una qualità appropriata, il cui valore nutrizionale e la quantità corrispondente soddisfino adeguatamente le esigenze delle persone a bordo e tenga conto delle loro diverse appartenenze culturali e religiose.
2. Ai marittimi a bordo di una nave deve essere fornito gratuitamente cibo fino alla fine del proprio periodo di arruolamento.
3. I marittimi impiegati come cuochi di bordo incaricati della preparazione dei pasti dovranno possedere la formazione e le qualifiche richieste per questa funzione.

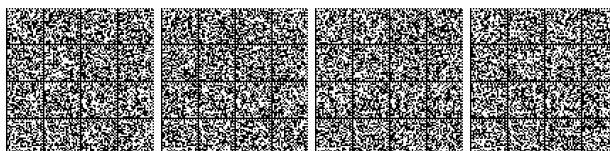
Standard A3.2 Alimentazione e servizio di ristorazione

1. Ogni Stato Membro adotta una legislazione o altre misure atte a garantire delle norme minime per quanto riguarda la quantità e la qualità dell'alimentazione e dell'acqua potabile, così come delle norme relative al servizio di ristorazione per i pasti serviti ai marittimi a bordo delle navi che battono la sua bandiera, e deve, tramite attività educative, impegnarsi a promuovere la conoscenza e l'applicazione delle norme indicate nel presente paragrafo.
2. Ogni Stato Membro assicura che le navi battenti la sua bandiera osservino le seguenti norme minime:
   a) sufficiente approvvigionamento di viveri ed acqua potabile, di valore nutritivo, di qualità e di varietà soddisfacente, tenuto conto del numero di marittimi presenti a bordo, della loro religione e delle loro abitudini culturali in materia alimentare così come della durata e della natura del viaggio;
   b) l'organizzazione e l'equipaggiamento del servizio di cucina e di ristorazione deve essere tale da fornire ai marittimi dei pasti adeguati, variati e nutritivi, preparati e serviti in condizioni igieniche soddisfacenti;
   c) il personale di cucina e di servizio ristorazione deve essere convenientemente addestrato o istruito per l'esercizio delle sue funzioni.
3. Gli armatori assicurano che il marittimo arruolato come cuoco di bordo sia addestrato e provvisto della qualifica e della competenza per esercitare questa funzione conformemente alle disposizioni della legislazione dello Stato Membro interessato.

4. Le prescrizioni riportate al paragrafo 3 del presente Standard includono la necessità di superare con esito positivo un corso di formazione approvato o riconosciuto dall'autorità competente, basato sull'attitudine pratica per il servizio in cucina, l'igiene personale e l'igiene alimentare, l'approvvigionamento dei viveri, la gestione delle scorte, la protezione dell'ambiente, la salute e la sicurezza nel servizio di cucina e di ristorazione.
5. A bordo delle navi con un numero di persone di equipaggio prescritto inferiore a dieci persone, possono - in relazione alle dimensioni dell'equipaggio ed alle modalità operative della nave, ed a parere dell'autorità competente - non essere tenuti ad avere a bordo un cuoco pienamente qualificato. Tuttavia, chiunque prepara gli alimenti in cucina deve avere ricevuto una formazione o un'istruzione nei campi relativi all'igiene alimentare e personale, così come la manipolazione e la conservazione degli alimenti a bordo.
6. In circostanze di eccezionale necessità, l'autorità competente può rilasciare una deroga con la quale si autorizza un cuoco non pienamente qualificato a servire su una determinata nave e per un periodo di tempo limitato, fino al successivo porto di scalo o per un periodo comunque non superiore a un mese, a condizione che la persona alla quale è stata accordata la deroga abbia ricevuto una formazione o un'istruzione sui principi relativi all'igiene alimentare e personale, così come la manipolazione e la conservazione degli alimenti a bordo.
7. Conformemente alle procedure previste al Titolo 5 in materia di verifica di conformità alle disposizioni, l'autorità competente richiede che siano effettuate a bordo delle navi frequenti ispezioni documentate dal comandante o sotto la sua autorità sui seguenti punti:
   a) approvvigionamento dei viveri e dell'acqua potabile;
   b) tutti i locali ed attrezzature utilizzate per la conservazione e la manipolazione dei viveri e dell'acqua;
   c) la cucina e tutte le altre apparecchiature utilizzate per la preparazione e il servizio dei pasti.
8. Nessun marittimo di meno di 18 anni deve essere impiegato o arruolato o lavorare come cuoco di bordo.

Linea guida B3.2 Alimentazione e servizio di ristorazione

Linea guida B3.2.1 – Ispezione, educazione, ricerca e pubblicazione

1. L'autorità competente, in cooperazione con le altre agenzie ed organizzazioni interessate dovrà raccogliere informazioni aggiornate sul nutrimento e sui metodi di acquisto, immagazzinamento, conservazione dei prodotti alimentari come pure sul modo di preparare e servire i pasti tenuto conto delle specificità del servizio di ristorazione a bordo di una nave. Queste informazioni dovranno essere messe gratuitamente o a un costo ragionevole a disposizione dei produttori e dei commercianti specializzati nella fornitura di prodotti alimentari o di materiale da cucina e da tavola per le navi, dei comandanti, dei maitre d'hotel e cuochi di bordo e delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate. A tal fine, bisognerà utilizzare dei mezzi appropriati di diffusione, quali manuali, opuscoli, manifesti, grafici o annunci nei periodici professionali.

2. L'autorità competente dovrà fare delle raccomandazioni in modo da evitare lo spreco dei viveri, per facilitare il mantenimento di un livello adeguato di igiene e di assicurare un'organizzazione ottimale del lavoro.
3. L'autorità competente, in cooperazione con le agenzie e le organizzazioni interessate dovrà elaborare del materiale didattico e diffondere informazioni a bordo relative ai metodi appropriati per garantire un'alimentazione e servizi di ristorazione soddisfacenti.
4. L'autorità competente dovrà cooperare strettamente con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare interessate e con le autorità nazionali o locali che si occupano delle questioni di alimentazione e di salute e, se necessario, potrà ricorrere ai servizi di queste ultime autorità.

Linea guida B3.2.2 – Cuochi di bordo

1. I marittimi saranno qualificati come cuochi di bordo se soddisfano le seguenti condizioni:
   a) aver servito in mare per un periodo minimo stabilito dall'autorità competente e che può variare in funzione delle qualifiche o dell'esperienza pertinente degli interessati;
   b) aver superato l'esame prescritto dall'autorità competente o un esame equivalente al termine di un corso di formazione riconosciuto per i cuochi.
2. L'esame prescritto può essere svolto e il relativo certificato emesso sia direttamente dall'autorità competente sia, sotto il controllo di quest'ultima, da una scuola autorizzata per la formazione dei cuochi.
3. L'autorità competente dovrà prevedere il riconoscimento, ove appropriato, di certificati di competenza come cuoco di bordo rilasciati da altri Stati Membri che hanno ratificato la presente Convenzione o la Convenzione (n° 69) sulla certificazione dei cuochi di bordo, 1946 o da altro organismo autorizzato.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

TITOLO 4

TUTELA DELLA SALUTE, ASSISTENZA SANITARIA, TUTELA DEL BENESSERE E DELLA SICUREZZA SOCIALE

Regola 4.1 – Assistenza sanitaria a bordo delle navi e a terra

Obiettivo: tutelare la salute dei marittimi ed assicurare che abbiano accesso immediato all'assistenza sanitaria a bordo delle navi e a terra.

1. Ogni Stato Membro vigila affinché tutti i marittimi a bordo di navi battenti la sua bandiera siano garantiti da misure appropriate per la tutela della salute e ricevano assistenza sanitaria immediata ed adeguata per tutto il tempo in cui prestano servizio a bordo della nave.

2. La tutela e l'assistenza secondo il paragrafo 1 della presente Regola, devono, in via di principio, essere fornite ai marittimi a titolo gratuito.

3. Ogni Stato Membro vigila affinché i marittimi a bordo delle navi sul suo territorio che necessitano di assistenza sanitaria immediata possano accedere alle strutture mediche presenti a terra sul suo territorio.

4. Le disposizioni in materia di tutela della salute ed assistenza sanitaria a bordo enunciate nel Codice prevedono standard con misure atte a tutelare la salute dei marittimi e fornire loro un'assistenza sanitaria paragonabile, per quanto possibile, a quella di cui abitualmente fruiscono i lavoratori a terra.

Standard A4.1 – Assistenza sanitaria a bordo delle navi e a terra

1. Ogni Stato Membro garantisce che le misure atte a tutelare la salute e fornire assistenza medica, ivi comprese le cure dentali essenziali, ai marittimi che prestano servizio a bordo di una nave che batte la sua bandiera siano adottate in modo da:

   a) assicurare che ai marittimi siano applicate le disposizioni generali in materia di tutela della salute e assistenza sanitaria sul lavoro rilevanti ai fini delle loro mansioni come pure le disposizioni speciali e proprie del lavoro a bordo delle navi;

   b) assicurare che i marittimi siano tutelati dal punto di vista della salute e ricevano assistenza sanitaria comparabile, per quanto possibile, a quella di cui abitualmente fruiscono i lavoratori a terra, incluso l'accesso immediato ai farmaci di cui necessitano, alle attrezzature e strutture mediche per effettuare diagnosi e relativi trattamenti nonché a informazioni e competenze mediche;

   c) concedere ai marittimi il diritto di consultare, senza indugio, un medico specialista o un dentista nei porti di scalo, ove possibile;

d) assicurare che, compatibilmente con la legislazione e pratica dello Stato Membro, i servizi di assistenza sanitaria e tutela della salute siano erogati ai marittimi a titolo gratuito quando sono a bordo della nave o a terra in un porto straniero;

e) evitare che si limitino al trattamento dei marittimi ammalati o feriti ma che includano misure a carattere preventivo quali ad esempio i programmi sulla promozione e l'educazione in materia di salute.

2. L'autorità competente adotterà un formulario medico standard ad uso dei comandanti delle navi e per il personale medico preposto a terra e a bordo. Una volta completato, il formulario ed il suo contenuto saranno considerati documentazione riservata e utilizzati soltanto per agevolare le cure dei marittimi.

3. Ogni Stato Membro adotterà una legislazione, sulle navi battenti la sua bandiera, che stabilisce le prescrizioni per le strutture medico-ospedaliere a bordo nonché le attrezzature e la formazione.

4. Le legislazioni nazionali devono prevedere, come minimo, quanto segue:

a) tutte le navi devono munirsi di una farmacia di bordo, di attrezzature mediche e di una guida medica, le cui specifiche sono stabilite e sottoposte a ispezioni periodiche da parte dell'autorità competente; le prescrizioni nazionali devono tenere conto del tipo di nave, del numero di persone a bordo e della natura, destinazione e durata dei viaggi nonché degli standard medici rilevanti a livello nazionale ed internazionale;

b) le navi che trasportano più di 100 persone e che normalmente effettuano viaggi internazionali con durata superiore ai tre giorni devono avere a bordo un medico qualificato responsabile dell'assistenza sanitaria. La legislazione nazionale determina a quali altre navi è richiesto il medico a bordo, tenendo conto, tra l'altro, di fattori quali la durata, il tipo e le condizioni del viaggio nonché il numero dei marittimi a bordo;

c) alle navi che non prevedono un medico è richiesta la presenza di almeno un marittimo a bordo incaricato dell'assistenza medica e della somministrazione di farmaci come parte delle sue mansioni abituali oppure di almeno un marittimo a bordo in grado di fornire le cure mediche di emergenza. Le persone incaricate dell'assistenza medica a bordo che non sono medici qualificati devono ricevere una formazione esaustiva e soddisfacente in assistenza sanitaria che soddisfa i requisiti della Convenzione Internazionale relativa alle norme di Formazione, di Certificazione e Tenuta della Guardia della gente di mare del 1978, nella sua versione aggiornata, ("STCW"). I marittimi incaricati di fornire le cure mediche di emergenza devono aver completato con successo la relativa formazione conformemente a quanto richiesto dalla STCW. La legislazione nazionale è tenuta a specificare il livello della formazione prevista, tenendo conto, tra l'altro, di fattori quali la durata, il tipo e le condizioni del viaggio nonché il numero dei marittimi a bordo;

d) l'autorità competente garantisce, mediante un sistema già predisposto, la disponibilità, 24 ore su 24, di usufruire di consulti medici, anche specialistici, via radio o via satellite per le navi in mare. Il consulto medico, ivi compresa la trasmissione di messaggi medici mediante comunicazione via radio o satellitare tra una nave e le persone a terra che forniscono il parere, deve essere disponibile a titolo gratuito per tutte le navi, a prescindere dal tipo di bandiera.

Linea guida B4.1 – Assistenza sanitaria a bordo delle navi e a terra

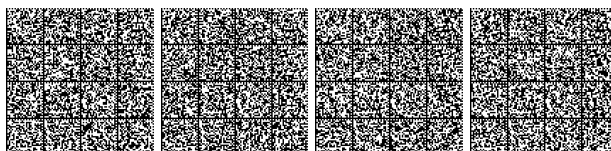
Linea guida B4.1.1 – Assistenza sanitaria

1. Sulle navi che non hanno l'obbligo di un medico a bordo, l'autorità competente, nel determinare il livello della formazione medica da impartire, dovrebbe esigere che:

   a) le navi che normalmente sono in grado di raggiungere un medico qualificato nonché strutture mediche entro otto ore dall'insorgere del problema dovrebbero designare almeno un marittimo munito della formazione prescritta per le cure di prima emergenza conformemente alla Convenzione STCW'78, nella sua versione aggiornata che abilita dette persone a prendere provvedimenti immediati ed efficaci in caso di infortuni o malattie che possono insorgere a bordo di una nave e avvalersi del consulto medico via radio o via satellite;

   b) tutte le altre navi dovrebbero designare almeno un marittimo munito della formazione prescritta in assistenza medica conformemente alla Convenzione STCW, nella sua versione aggiornata, prevedendo una formazione pratica e formazione nelle tecniche salvavita come ad esempio la terapia endovenosa che lo mettano in grado di partecipare efficacemente a programmi coordinati per l'assistenza medica alle navi in mare e fornire agli eventuali malati o feriti una soddisfacente assistenza medica standard durante il periodo di permanenza sulla nave.

2. La formazione di cui al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbe basarsi sui contenuti delle edizioni più recenti della *Guida medica internazionale per le navi*, la *Guida delle cure mediche di emergenza da somministrare in caso di infortuni dovuti a merci pericolose*, il "*Documento di Guida*" – *Una guida di formazione marittima internazionale* e la sezione medica del *Codice internazionale dei segnali* nonché guide nazionali assimilabili.

3. Le persone di cui al paragrafo 1 della presente Linea Guida ed altri marittimi secondo quanto previsto dall'autorità competente dovrebbero, ad intervalli più o meno quinquennali, seguire corsi di aggiornamento per consentire loro di mantenere, migliorare ed aggiornare le conoscenze e competenze acquisite.

4. La farmacia di bordo nonché le attrezzature e la guida medica sulla nave dovrebbero essere conservate in maniera adeguata e sottoposte a ispezioni periodiche, con intervalli non superiori ai 12 mesi, effettuate da responsabili designati dall'autorità competente che dovrebbe non solo assicurare il controllo dell'etichettatura, della data di scadenza e delle condizioni di tutti i medicinali e delle relative istruzioni per l'uso ma anche il buon funzionamento di tutte le attrezzature. Nell'adottare o revisionare della guida medica per le navi ad uso nazionale e nel determinare i contenuti della farmacia di bordo e alle attrezzature mediche, l'autorità competente dovrebbe tenere conto delle raccomandazioni internazionali nel settore, ivi compresa l'ultima edizione della *Guida medica internazionale per le navi* nonché le altre guide menzionate al paragrafo 2 della presente linea guida.

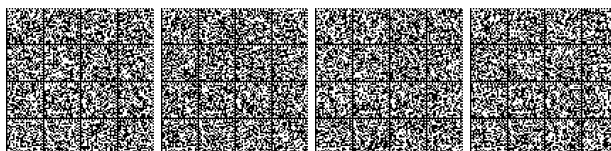
5. Quando un carico classificato pericoloso non è stato incluso nell'edizione più recente della *Guida delle cure mediche di emergenza da somministrare in caso di infortuni dovuti a merci pericolose*, la gente di mare dovrebbe essere debitamente informata sul tipo di sostanze trasportate, i rischi che ne conseguono, l'equipaggiamento di protezione individuale richiesto, le procedure mediche pertinenti e gli antidoti specifici. Detti antidoti e l'equipaggiamento di protezione individuale dovrebbero essere a bordo della nave ogni qualvolta si trasportano merci pericolose. Tali informazioni dovrebbero essere integrate con le politiche ed i programmi per le navi in materia di salute e sicurezza sul lavoro descritte nella Regola 4.3 e relative disposizioni del Codice.

6. Tutte le navi dovrebbero tenere a bordo un elenco completo ed aggiornato delle stazioni radio mediante le quali è possibile ricevere consulti medici; e, se munite di un sistema di comunicazione satellitare, di un elenco completo ed aggiornato delle stazioni costiere attraverso le quali poter ottenere consulti medici. I marittimi responsabili dell'assistenza sanitaria o delle cure mediche di emergenza a bordo dovrebbero essere istruiti sull'uso della guida medica per le navi e della sezione medica dell'edizione più recente del *Codice internazionale dei segnali* in modo da essere in grado di capire il tipo di informazioni necessarie da parte del medico consultato nonché la consulenza ricevuta.

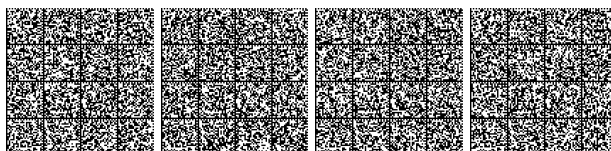
Linea guida B4.1.2 – Modulo di rapporto medico

1. Il modulo del rapporto medico standard per i marittimi conformemente alla parte A del presente Codice dovrebbe essere concepito in modo da semplificare lo scambio delle relative informazioni mediche riguardanti i singoli marittimi tra la nave e la terraferma in casi di malattia o di infortuni.

Linea guida B4.1.3 – Assistenza medico-sanitaria a terra

1. Le strutture mediche a terra adibite alle cure dei marittimi dovrebbero essere adeguate e disporre di medici, dentisti e altro personale medico opportunamente qualificato.

2. Sarebbe opportuno adottare misure al fine di garantire ai marittimi, quando si trovano in un porto, la possibilità di avere accesso a:
   a) cure ambulatoriali in caso di malattie ed infortuni;
   b) ricovero ospedaliero, ove necessario;
   c) strutture per le cure dentarie, soprattutto nei casi di emergenza.
3. Dovrebbero essere adottate misure per agevolare le cure dei marittimi affetti da malattie. In particolare, ai marittimi dovrebbe essere consentito il ricovero tempestivo presso cliniche e ospedali a terra, senza alcuna difficoltà e a prescindere dalla nazionalità o credo religioso, e, ove possibile, bisognerebbe prendere provvedimenti, laddove opportuno, al fine di assicurare la continuità delle cure ad integrazione delle strutture mediche di cui possono disporre.

Linea guida B4.1.4 – Assistenza medico-sanitaria alle altre navi e cooperazione internazionale

1. Ogni Stato Membro dovrebbe prendere in debita considerazione l'opportunità di prendere parte alla cooperazione internazionale nel settore dell'assistenza, dei programmi e della ricerca in materia di tutela della salute e assistenza sanitaria. Tale cooperazione comprende:
   a) lo sviluppo e il coordinamento degli sforzi in materia di ricerca e soccorso nonché la predisposizione di assistenza medica ed evacuazione rapida in mare per le persone gravemente ammalate o ferite a bordo di una nave mediante mezzi quali ad esempio sistemi di rapporto periodico della posizione della nave, centri di coordinamento per i soccorsi e servizi di emergenza con elicotteri, conformemente alla Convenzione internazionale del 1979 per la ricerca e il salvataggio in mare, come modificata, e il *Manuale internazionale aeronautico e marittimo di ricerca e soccorso (IAMSAR)*;
   b) l'utilizzo ottimale di tutte le navi munite di medico a bordo e delle navi in mare in grado di offrire strutture ospedaliere e di soccorso;
   c) la compilazione e l'aggiornamento di un elenco internazionale di medici e strutture per l'assistenza sanitaria disponibili su scala mondiale al fine di fornire assistenza medica di emergenza alla gente di mare;
   d) lo sbarco a terra dei marittimi che necessitano di cure di emergenza;
   e) il rimpatrio, non appena possibile, dei marittimi ospedalizzati all'estero, secondo il parere del medico responsabile del caso tenendo conto della volontà e delle esigenze del marittimo;
   f) la predisposizione di una assistenza personale per i marittimi durante il rimpatrio, secondo le prescrizioni del medico responsabile che tiene conto della volontà e delle esigenze del marittimo in questione;
   g) l'impegno a creare dei centri sanitari per la gente di mare allo scopo di:
      i. effettuare ricerche sullo stato di salute, le cure mediche e l'assistenza sanitaria preventiva della gente di mare;

ii. formare il personale del servizio medico-sanitario in materia di medicina marittima;

h) la raccolta e la valutazione dei dati statistici riguardanti gli infortuni sul lavoro, le malattie e gli infortuni mortali che colpiscono i marittimi nonché l'integrazione e l'armonizzazione delle statistiche con qualsiasi sistema nazionale preesistente di statistiche relative agli infortuni sul posto di lavoro e le malattie che comprendono altre categorie di lavoratori;

i) l'organizzazione di scambi internazionali di informazioni tecniche, materiale di formazione professionale e di personale docente formazione, come anche seminari e gruppi di lavoro internazionali;

j) l'erogazione, per tutti in marittimi, di assistenza medica specialistica per la cura e la prevenzione, e servizi medici nei porti oppure la messa a disposizione di servizi assistenza medica generale, sanitari e riabilitativi;

k) la predisposizione per il rimpatrio delle salme o delle ceneri dei marittimi deceduti non appena possibile secondo le volontà dei parenti più stretti.

2. La cooperazione internazionale nel campo della tutela della salute e dell'assistenza sanitaria per i marittimi dovrebbe basarsi su accordi o consultazioni bilaterali o multilaterali tra gli Stati Membri.

Linea guida B4.1.5 – Persone a carico dei marittimi

1. Ogni Stato Membro dovrebbe adottare misure atte ad garantire cure mediche sufficienti e adeguate a favore delle persone a carico dei marittimi domiciliati sul suo territorio in attesa che si crei un servizio di assistenza medica aperto a tutti i lavoratori e alle persone a loro carico, quando tali servizi non dovessero esistere e si dovrebbe informare l'Ufficio Internazionale del Lavoro delle misure adottate a tale scopo.

Regola 4.2 – Responsabilità dell'armatore

Obiettivo: assicurare che la gente di mare sia tutelata dalle conseguenze finanziarie dovute a malattie, infortuni o decessi verificatesi durante l'espletamento delle proprie funzioni.

1. Ogni Stato Membro deve assicurarsi che sulle navi battenti la sua bandiera siano adottate misure, conformi al Codice, che prevedano che i marittimi in servizio sulle navi abbiano diritto ad un sostegno e ad un'assistenza materiale da parte dell'armatore per far fronte alle conseguenze finanziarie derivanti da malattie, infortuni o decessi verificatesi durante l'espletamento delle loro mansioni conformemente al contratto di arruolamento marittimo o derivanti dal loro impiego nel corso di tale contratto.

2. La presente regola non pregiudica ogni altra azione giudiziaria a disposizione dei marittimi per la tutela dei loro diritti.

Standard A4.2 – Responsabilità civile dell'armatore

1. Ogni Stato Membro adotterà una legislazione che disponga che l'armatore della nave battente la sua bandiera sia responsabile della tutela della salute e dell'assistenza sanitaria di tutti i marittimi in servizio a bordo delle navi in conformità con i seguenti standard minimi:

   a) l'armatore deve prendersi carico dei costi, derivanti da malattia o infortunio, per i marittimi che lavorano a bordo della sua nave, avvenuti dalla data di inizio del servizio e la data entro la quale gli stessi sono effettivamente rimpatriati, oppure derivante dal loro arruolamento tra queste date;
   b) l'armatore deve prendersi carico della copertura finanziaria per garantire al marittimo un indennizzo in caso di decesso o invalidità a lungo termine derivanti da infortuni sul lavoro, malattie o rischi professionali, secondo quanto stabilito dalla legislazione nazionale, il contratto di arruolamento marittimo o le contrattazioni collettive nazionali;
   c) l'armatore deve pagare le spese per l'assistenza sanitaria, incluse le cure mediche e la fornitura dei farmaci necessari e degli apparecchi terapeutici, del vitto e alloggio lontano da casa fino a quando il marittimo infermo o infortunato non si è ripreso oppure finché la malattia o invalidità sia stata dichiarata permanente;
   d) l'armatore sosterrà i costi relativi alle spese di sepoltura in caso di decesso avvenuto a bordo della nave o a terra durante il periodo di imbarco.

2. La legislazione nazionale può limitare la responsabilità civile dell'armatore per la copertura delle spese relative all'assistenza sanitaria, al vitto e all'alloggio ad un periodo non inferiore alle 16 settimane a partire dal giorno dell'infortunio o dall'inizio della malattia.

3. Quando la malattia o infortunio si traducono in inabilità al lavoro spetterà all'armatore:

   a) corrispondere il salario pieno per tutto il periodo in cui il marittimo rimane a bordo oppure fino a quando il marittimo non è stato rimpatriato conformemente alla presente Convenzione;
   b) corrispondere il salario per intero o in parte come stabilito dalla legislazione nazionale oppure come previsto dalle contrattazioni collettive dal momento del rimpatrio o dello sbarco fino al loro ricovero o, nel caso in cui sia precedente, fino a quando ha il diritto di percepire le indennità in virtù della legislazione del Stato Membro in questione.

4. La legislazione nazionale può limitare la responsabilità civile dell'armatore nella corresponsione del salario per intero o in parte nei confronti di un marittimo che non è più a bordo ad un periodo non inferiore alle 16 settimane a partire dal giorno dell'infortunio oppure dall'inizio della malattia.

5. La legislazione nazionale può esentare l'armatore dalla responsabilità civile nei casi in cui:

a) l'infortunio si è verificato al di fuori del servizio sulla nave;
b) l'infortunio o la malattia sono dovuti alla cattiva condotta intenzionale da parte del marittimo infermo, infortunato o deceduto;
c) la malattia o infermità sono state intenzionalmente tenute nascoste al momento dell'arruolamento.

6. La legislazione nazionale può esentare l'armatore dalla responsabilità civile per la copertura delle spese relative all'assistenza sanitaria, al vitto e all'alloggio nonché le spese di sepoltura nella misura in cui tale responsabilità viene assunta dalle autorità pubbliche.

7. L'armatore o i suoi rappresentanti prenderanno provvedimenti per salvaguardare i beni lasciati a bordo dal marittimo infermo, infortunato o deceduto per poi restituirli allo stesso oppure ai parenti più stretti.

Linea guida B4.2 – Responsabilità civile dell'armatore

1. La corresponsione del salario pieno prescritta dallo Standard A4.2, paragrafo 3a) può escludere le indennità.

2. La legislazione nazionale può stabilire che un armatore non è più responsabile dei costi relativi a un marittimo malato o infortunato dal momento in cui tale marittimo può beneficiare di indennità di malattia in virtù di un regime di assicurazione obbligatoria contro le malattie, gli infortuni oppure di un indennizzo contro gli infortuni sul lavoro.

3. La legislazione nazionale può stabilire che le spese di sepoltura pagate dall'armatore siano rimborsate da un istituto assicurativo nei casi in cui la legislazione relativa all'assicurazione sociale o all'indennità dei lavoratori prevedano una prestazione per le spese funerarie.

Regola 4.3 – Tutela della salute e della sicurezza, prevenzione degli infortuni

Obiettivo: Assicurare che l'ambiente di lavoro dei marittimi a bordo delle navi favorisca la sicurezza e la salute sul lavoro.

1. Ogni Stato Membro vigila affinché i marittimi che lavorano a bordo delle navi battenti la sua bandiera beneficino di un sistema di tutela della salute sul posto di lavoro e vivano, lavorino e facciano formazione a bordo in un ambiente sicuro e sano.

2. Ogni Stato Membro elabora e promulga linee guida per la gestione della sicurezza e della salute sul lavoro a bordo delle navi battenti la sua bandiera, previa consultazione con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi e tenendo conto dei codici applicabili, linee guida e standard raccomandati dagli organismi internazionali, le amministrazioni nazionali e le organizzazioni dell'industria marittima.

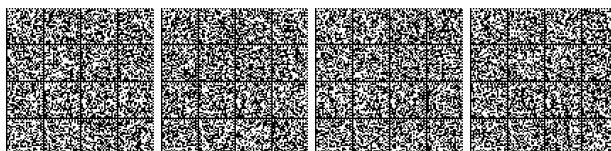
3. Ogni Stato Membro adotta leggi, regolamenti e altre misure in merito agli aspetti specificati dal Codice, tenendo conto degli strumenti internazionali pertinenti e stabilisce altresì gli standard per la tutela della sicurezza e della salute sul lavoro nonché la prevenzione degli infortuni sulle navi battenti la sua bandiera.

Standard A4.3 – Tutela della salute e della sicurezza, prevenzione degli infortuni

1. La legislazione ed altre misure da adottare in conformità con la Regola 4.3, paragrafo 3, devono comprendere quanto segue:

    a) l'adozione e l'effettiva attuazione e promozione delle politiche e programmi per la salute e la sicurezza sul lavoro a bordo delle navi battenti la sua bandiera, ivi inclusa la valutazione dei rischi nonché la formazione e l'informazione dei marittimi;
    b) ragionevoli precauzioni allo scopo di prevenire infortuni e malattie professionali a bordo della nave, ivi comprese misure atte a ridurre e prevenire il rischio di esposizione a livelli nocivi legati a fattori ambientali e sostanze chimiche nonché il rischio di infortuni o malattie che potrebbero scaturire dall'uso di attrezzature e macchinari a bordo;
    c) programmi a bordo per la prevenzione di infortuni e malattie professionali nonché per il costante miglioramento della tutela della sicurezza e della salute, con il coinvolgimento dei rappresentanti della gente di mare e di tutte le altre persone interessate alla attuazione dei suddetti programmi, prendendo in considerazione le misure preventive ivi compresi la progettazione e il controllo di progetto, la sostituzione dei procedimenti e delle procedure per mansioni collettive e individuali nonché l'uso dei dispositivi personali di protezione;
    d) procedure relative alle ispezioni, alla notifica e alla correzioni di situazioni pericolose e altresì per eseguire inchieste e rapporti sugli incidenti sul lavoro avvenuti a bordo.

2. Le disposizioni indicate al paragrafo 1 del presente Standard devono:

    a) tenere conto degli strumenti internazionali applicabili e relativi alla tutela della sicurezza e salute sul posto di lavoro in generale nonché dei rischi specifici e occuparsi tutti gli aspetti relativi alla prevenzione degli infortuni e malattie professionali applicabili al lavoro dei marittimi e in particolare quelle che sono proprie dell'impiego marittimo;
    b) specificare in modo chiaro gli obblighi dell'armatore, della gente di mare e degli altri interessati al fine di osservare le prescrizioni previste dagli standard applicabili nonché le politiche e i programmi sulla sicurezza e la salute a bordo della nave con particolare attenzione rivolta alla sicurezza ed alla salute dei marittimi con età inferiore ai 18 anni;
    c) precisare i doveri del comandante o della persona da lui designata, o di entrambi, nell'assumere la specifica responsabilità dell'attuazione e conformità delle politiche e programmi sulla sicurezza e salute sul lavoro a bordo della nave;

d) indicare il rappresentante della sicurezza a bordo nominato o eletto per partecipare agli incontri del comitato di sicurezza della nave. Detto comitato sarà istituito a bordo della nave dove vi saranno cinque o più marittimi.

3. La legislazione e le altre misure menzionate al paragrafo 3 della Regola 4.3, devono essere sottoposte a revisione periodica in consultazione con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare, se necessario, aggiornate in considerazione dei progressi ottenuti nella tecnologia e nella ricerca al fine di agevolare il continuo miglioramento nelle politiche e nei programmi sulla sicurezza e salute sul lavoro e di fornire un ambiente lavorativo sicuro per i marittimi che prestano servizio sulle navi battenti la bandiera dello Stato Membro.

4. La conformità alle prescrizioni indicate negli strumenti internazionali applicabili in relazione a livelli di esposizione accettabili rispetto ai rischi professionali a bordo di una nave e all'elaborazione e applicazione di politiche e programmi sulla salute e sicurezza sul lavoro a bordo delle navi, sono da considerarsi rispondenti alle prescrizioni della presente Convenzione.

5. L'autorità competente vigila affinché:

    a) gli incidenti sul lavoro, gli infortuni e le malattie professionali sul lavoro siano corredati da adeguati rapporti, prendendo in considerazione la guida fornita dall'ILO per quanto riguarda i rapporti e la documentazione degli incidenti sul lavoro e malattie sul lavoro;
    b) statistiche esaurienti dei predetti incidenti e malattie siano tenute, analizzate e pubblicate, e, ove opportuno, seguite da studi sulle tendenze generali e sui rischi identificati;
    c) gli incidenti sul lavoro siano oggetto di relative inchieste.

6. La redazione di rapporti e le inchieste relative a questioni in materia di sicurezza e salute sul lavoro devono essere concepite in modo da garantire la tutela dei dati personali dei marittimi e tenere conto della guida fornita dall'ILO su questi aspetti.

7. L'autorità competente deve cooperare con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare al fine di adottare misure per informare i marittimi sui rischi riguardanti particolari pericoli a bordo delle navi, ad esempio, con appositi avvisi affissi contenenti particolari istruzioni.

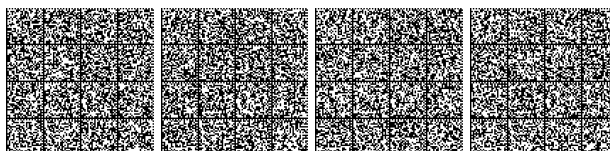
8. L'autorità competente esige che gli armatori che effettuano una valutazione dei rischi in relazione alla gestione della sicurezza e della salute sul lavoro facciano riferimento a informazioni statistiche appropriate provenienti dalle loro navi e da statistiche generali fornite dall'autorità competente.

Linea guida B4.3 - Tutela della salute e della sicurezza, prevenzione degli incidenti

Linea guida B4.3.1 – Disposizioni riguardo a infortuni e malattie professionali

1. Le disposizioni previste ai sensi dello Standard A4.3 dovrebbero tenere conto del codice di buone prassi dell'ILO del 1996 intitolato *Prevenzione degli infortuni a bordo delle navi in mare e nei porti*, e successive modificazioni ed altre norme e direttive ILO nonché altri standard, linee guida e codici di buona prassi internazionale riguardanti la tutela della sicurezza e della salute sul lavoro, ivi compresi i livelli di esposizione identificabili.

2. L'autorità competente dovrebbe vigilare affinché le linee guida nazionali per la gestione della sicurezza e della salute si occupino in particolare degli aspetti seguenti:
   a) disposizioni generali e di base;
   b) caratteristiche strutturali della nave, inclusi i mezzi di accesso e i rischi relativi all'amianto;
   c) macchinari;
   d) effetti della temperatura estremamente bassa o alta di qualsiasi superficie con la quale i marittimi possono entrare in contatto;
   e) effetti del rumore sul posto di lavoro e negli alloggi a bordo della nave;
   f) effetti delle vibrazioni sul posto di lavoro e negli alloggi a bordo della nave;
   g) effetti dei fattori ambientali, diversi da quelli elencati negli elenchi puntati e) ed f), sul posto di lavoro e negli alloggi a bordo, incluso il fumo di tabacco;
   h) misure speciali di sicurezza sul ponte e sottocoperta;
   i) attrezzature per le operazioni di carico e scarico;
   j) prevenzione ed estinzione degli incendi;
   k) ancore, catene e cavi;
   l) carichi pericolosi e zavorra;
   m) dispositivi di protezione individuale per i marittimi;
   n) lavoro in spazi chiusi;
   o) effetti fisici e mentali dovuti ad affaticamento;
   p) effetti della dipendenza da droga o alcol;
   q) protezione e prevenzione per l'HIV/AIDS;
   r) situazioni di emergenza e risposta in caso di incidenti.

3. La valutazione dei rischi e la riduzione dell'esposizione in merito alle questioni menzionate al paragrafo 2 della presente linea guida dovrebbero considerare gli effetti dovuti al lavoro che si ripercuotono sulla salute: gli effetti fisici, ivi compresi la movimentazione manuale dei carichi, il rumore e le vibrazioni, gli effetti chimici e biologici, gli effetti mentali, gli effetti fisici sulla salute fisica e mentale dovuti ad affaticamento nonché gli infortuni sul lavoro. Le misure necessarie dovrebbero tenere in debito conto il principio di prevenzione secondo il quale i rischi vanno combattuti alla fonte, l'adattamento del lavoro rispetto all'individuo, soprattutto in relazione alla progettazione del posto di lavoro e alla sostituzione dell'elemento pericoloso con il meno pericoloso, che sono prioritari rispetto al dispositivo di protezione individuale dei marittimi.

4. Inoltre, l'autorità competente dovrebbe vigilare affinché siano prese in considerazione le implicazioni per la salute e la sicurezza, in particolare per quanto riguarda:
   a) azioni in situazioni di emergenza e in caso di incidenti;
   b) gli effetti della dipendenza da droga e alcol;
   c) la protezione e prevenzione per l'HIV/AIDS.

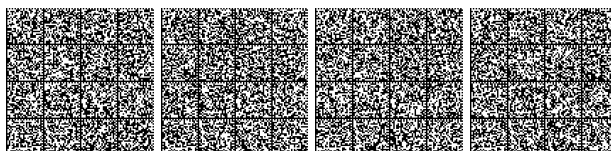
Linea guida B4.3.2 – Esposizione al rumore

1. L'autorità competente, insieme con gli organismi internazionali competenti e con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, dovrebbe continuamente esaminare la questione del rumore a bordo delle navi al fine di migliorare la protezione dei marittimi, per quanto possibile, contro gli effetti nocivi dovuti da esposizione al rumore.

2. L'esame di cui al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbe tenere conto degli effetti nocivi da esposizione a rumore eccessivo per l'udito, sulla salute ed il comfort dei marittimi prescrivere o raccomandare misure per di ridurre il rumore a bordo per la tutela dei marittimi. Le misure da considerare dovrebbero prevedere quanto segue:
   a) informazione e formazione dei marittimi sui pericoli per l'udito e la salute in caso di esposizione prolungata ad elevati livelli di rumore e sull'utilizzo adeguato dell'equipaggiamento e dei dispositivi di protezione individuale contro il rumore;
   b) fornitura di dispositivi di protezione individuale per l'udito di tipo approvato ad uso dei marittimi, ove necessario; e
   c) valutazione dei rischi e riduzione dei livelli di esposizione al rumore in tutti gli alloggi, le strutture ricreative e il servizio mensa nonché nelle sale macchine ed altri ambienti adibiti ai macchinari.

Linea guida B4.3.3 – Esposizione alle vibrazioni

1. L'autorità competente, insieme con gli organismi internazionali competenti e con i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e dei marittimi interessate, tenendo conto, ove opportuno, dei rilevanti standard internazionali, dovrebbe costantemente esaminare il problema delle vibrazioni a bordo delle navi al fine di tutelare meglio la gente di mare, per quanto possibile, contro gli effetti nocivi dovuti ad esposizione alle vibrazioni.

3. L'esame di revisione di cui al paragrafo 1 della presente Linea Guida dovrebbe includere gli effetti dell'esposizione a vibrazioni eccessive per la salute e il comfort dei marittimi e altresì le misure da prescrivere o raccomandare al fine di ridurre le vibrazioni a bordo per la tutela dei marittimi. Le misure da considerare dovrebbero prevedere quanto segue:
   a) informazione dei marittimi sui pericoli per la loro salute in caso di esposizione prolungata alle vibrazioni;

b) fornitura di dispositivi di protezione individuale di tipo approvato per i marittimi, ove necessario;
c) valutazione dei rischi e riduzione dell'esposizione alle vibrazioni in tutti gli alloggi, le strutture ricreative e il servizio mensa mediante l'adozione di misure conformi alla guida fornita dal codice di buone prassi dell'ILO del 2001 intitolato *Fattori ambientali sul posto di lavoro*, e successive modificazioni, tenendo conto della differenza tra la esposizione in determinate aree e quella sul posto di lavoro.

Linea guida B4.3.4 – Obblighi degli armatori

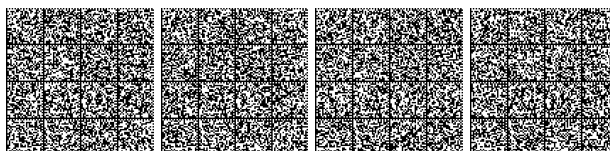
1. L'armatore deve fornire dispositivi di protezione individuale o di altri apparati di protezione per la prevenzione degli infortuni, che dovrebbero essere accompagnati da istruzioni che ne disciplinano l'uso da parte dei marittimi nonché da pertinenti misure per la prevenzione degli incidenti e la tutela della salute.

2. Si dovrebbe altresì tenere conto degli articoli 7 e 11 della Convenzione del 1963 sulla protezione dai macchinari (n.119), e della corrispondente Raccomandazione (n.118) 1963 sulla protezioni dai macchinari, in virtù delle quali il datore di lavoro ha l'obbligo di garantire che il macchinario in funzione sia fornito di dispositivi di protezione e che sia proibito il suo uso senza tali adeguati dispositivi, mentre sussiste un obbligo del lavoratore di non utilizzare il macchinario, se i dispositivi di protezione previsti di cui è fornito non sono collocati nel posto giusto, e di non rendere inefficaci tali dispositivi.

Linea guida B4.3.5 – Rapporti e raccolta di dati statistici

1. Tutti gli incidenti sul lavoro, infortuni e malattie professionali dovrebbero essere segnalati al fine di poter avviare inchieste ed elaborare, analizzare e pubblicare statistiche dettagliate, tenendo conto della protezione dei dati personali dei marittimi interessati. I rapporti non dovrebbero essere redatti solo in occasione di infortuni mortali o di sinistri che coinvolgono la nave.

2. I dati statistici di cui al paragrafo 1 della presente Linea Guida dovrebbero riportare il numero, la natura, le cause e le conseguenze, degli incidenti, infortuni e malattie professionali, indicando chiaramente, ove possibile, il tipo di infortunio, il luogo a bordo della nave dove è avvenuto e se è avvenuto in navigazione o in porto.

3. Ogni Stato Membro dovrebbe porre debita attenzione a qualsiasi sistema o modello internazionale per la registrazione degli infortuni ai marittimi, eventualmente stabiliti dall'ILO.

Linea guida B4.3.6 – Inchieste

1. L'autorità competente dovrebbe effettuare inchieste sulle cause e le circostanze di tutti gli incidenti, infortuni e malattie professionali che abbiano causato perdite di vite umane o gravi lesioni personali e in ogni altro caso specificato dalla legislazione nazionale.

2. Nell'ambito delle inchieste dovrebbero essere presi in considerazione i seguenti elementi:
   a) l'ambiente di lavoro, come ad esempio le superfici di lavoro, la disposizione dei macchinari, i mezzi di accesso, l'illuminazione e i metodi di lavoro;
   b) l'incidenza degli infortuni e delle malattie professionali nelle diverse fasce di età;
   c) particolari problemi fisiologici o psicologici scaturiti dall'ambiente a bordo della nave;
   d) problemi e dovuti a stress fisico a bordo di una nave, specialmente in seguito ad un aumento del carico di lavoro;
   e) problemi e conseguenze derivanti dagli effetti dei progresso tecnologico a bordo ed loro influenza sulla composizione degli equipaggi;
   f) problemi dovuti all'errore umano.

Linea guida B4.3.7 – Programmi nazionali in materia di tutela e prevenzione

1. Al fine di fornire una solida base per le misure atte a promuovere la sicurezza sul lavoro, la tutela della salute sul lavoro nonché la prevenzione degli incidenti sul lavoro, infortuni e malattie professionali che sono dovuti a rischi specifici del lavoro marittimo, si dovrebbero effettuare studi sulle tendenze generali e sui rischi emersi dalle statistiche.

2. L'attuazione di programmi in materia di tutela e prevenzione per la promozione della sicurezza e salute sul lavoro dovrebbero essere articolati in modo tale che l'autorità competente, gli armatori e i marittimi o i loro rappresentanti ed altri enti competenti possano svolgere un ruolo attivo, anche mediante sessioni di informazione, adozione di linee guida a bordo sui livelli massimi di esposizione a fattori ambientali sul lavoro ritenuti dannosi e altri rischi oppure attraverso l'esito di un procedimento sistematico di valutazione dei rischi. In particolare, sarebbe opportuno istituire comitati paritetici nazionali o locali per la tutela della sicurezza e salute sul lavoro e per la prevenzione degli infortuni oppure gruppi di lavoro e comitati a bordo ad specifici nei quali sono rappresentate le organizzazioni interessate degli armatori e dei marittimi.

3. Quando tale attività si svolge a livello di società di armamento, sarebbe opportuno prendere in considerazione la rappresentanza dei marittimi in ogni comitato per la sicurezza a bordo dell'unità dell'armatore in questione.

Linea guida B4.3.8 – Contenuto dei programmi in materia di tutela e prevenzione

1. Sarebbe opportuno valutare la possibilità di includere quanto segue nell'ambito delle funzioni dei comitati e degli altri organismi menzionati nella linea guida B4.3.7, paragrafo 2:

   a. elaborazione di linee guida e politiche nazionali per i sistemi di gestione della sicurezza e salute sul lavoro nonché preparazione delle disposizioni, regole e manuali per la prevenzione degli infortuni;
   b. organizzazione di corsi e programmi di formazione in materia di tutela della sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli infortuni;
   c. organizzazione di informazione pubblica in materia di tutela della sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli infortuni, ivi compresi film, poster, avvisi e opuscoli;
   d. distribuzione di documentazione e divulgazione di informazioni in materia di tutela della sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli incidenti in modo che pervengano ai marittimi a bordo delle navi.

2. Le norme o raccomandazioni adottate dalle autorità nazionali competenti o dagli organismi internazionali interessati dovrebbero essere prese in considerazione per la predisposizione dei testi in materia di tutela della salute e prevenzione degli infortuni a bordo per l'elaborazione delle pratiche raccomandate.

3. Nell'elaborazione dei programmi di protezione in materia di tutela della salute e prevenzione degli infortuni, ogni Stato Membro dovrebbe tenere in debito conto ogni codice di buona prassi riguardante la sicurezza e la salute dei marittimi eventualmente pubblicati dall'ILO.

Linea guida B4.3.9 – Formazione relativa alla protezione in materia di tutela della sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli infortuni

1. I programmi relativi alla formazione di cui al paragrafo 1 a) dello Standard A4.3, dovrebbero essere sottoposti a revisione periodica e ad aggiornamento alla luce degli sviluppi in merito al tipo, alla dimensione e alle attrezzature delle navi e dei cambiamenti relativi all'organizzazione dell'equipaggio, nazionalità, lingua e organizzazione del lavoro a bordo delle navi.

2. Sarebbe opportuno fare costante informazione pubblica relativa sulla tutela della sicurezza e salute sul lavoro e prevenzione degli infortuni. Detta pubblicità potrebbe avvenire nel modo seguente:

   a) materiale didattico audiovisivo, quali film ad uso dei centri di formazione professionale per i marittimi e, ove possibile, proiettato a bordo delle navi;
   b) esposizione di manifesti a bordo delle navi;
   c) inserimento, nelle riviste lette dai marittimi, di articoli sui rischi professionali del lavoro marittimo e sulle misure in materia di tutela della sicurezza e della salute sul lavoro e prevenzione degli infortuni;

d) campagne speciali utilizzando mezzi di informazione per informare i marittimi, ivi comprese le campagne sulle norme antinfortunistiche.

3. La pubblicità menzionata al paragrafo 2 della presente linea guida dovrebbe tenere conto delle diverse nazionalità, lingue e culture dei marittimi a bordo delle navi.

Linea guida B4.3.10 – Formazione in materia di sicurezza e di salute sul lavoro dei giovani marittimi

1. Le regole in materia di sicurezza e di salute dovrebbero fare riferimento a qualsiasi disposizione generale riguardante gli esami medici prima dell'entrata in servizio e durante l'arruolamento nonché alla prevenzione degli infortuni e alla tutela della salute che si potrebbero applicare al lavoro dei marittimi. Tali regole dovrebbero contenere misure appropriate per ridurre al minimo i rischi professionali ai quali sono esposti i giovani marittimi nello svolgimento delle loro mansioni.

2. Fatta eccezione per i casi in cui un giovane marittimo è riconosciuto dall'autorità competente pienamente qualificato per una specifica mansione, le regole dovrebbero stabilire le restrizioni riguardanti i giovani marittimi che eseguono, senza adeguata sorveglianza e istruzione, determinati tipi di lavoro che comportano rischi particolari in fatto di infortuni o che possono risultare dannosi per la salute o lo sviluppo fisico o che richiedono un determinato grado di maturità, esperienza o competenza. Ai fini della definizione dei tipi di lavoro da sottoporre a restrizioni nell'ambito delle regole, l'autorità competente potrebbe prendere in considerazione soprattutto il lavoro che prevede:
   a) il sollevamento, la movimentazione o il trasporto di carichi od oggetti pesanti;
   b) il lavoro all'interno delle caldaie, nei serbatoi e nelle intercapedini stagne;
   c) l'esposizione a livelli dannosi al rumore e alle vibrazioni;
   d) l'utilizzo di dispositivi di sollevamento e altre attrezzature o macchinari a motore o le attività di segnalazione agli operatori di tali apparecchiature;
   e) l'utilizzo degli ormeggi o dei cavi di rimorchio o delle attrezzature per l'ancoraggio;
   f) l'attrezzatura in genere;
   g) il lavoro sull'alberatura o sul ponte di coperta con il cattivo tempo;
   h) il servizio di guardia notturna;
   i) la manutenzione delle attrezzature elettriche;
   j) la esposizione a materiali potenzialmente nocivi o ad agenti fisici dannosi quali ad esempio sostanze pericolose o tossiche e radiazioni ionizzanti;
   k) la pulizia del macchinario del servizio per la ristorazione;
   l) la movimentazione o la responsabilità delle scialuppe delle navi.
3. L'autorità competente o l'organismo preposto, dovranno prendere misure pratiche per richiamare l'attenzione dei giovani marittimi in merito alle informazioni riguardanti la prevenzione degli infortuni e la tutela della loro salute a bordo delle navi. Tali misure potrebbero comprendere lo svolgimento di corsi, campagne d'informazione sulla prevenzione degli infortuni mirate ai giovani e una formazione e un addestramento professionale nonché una sorveglianza dei giovani marittimi.

4. Istruzione e formazione dei giovani marittimi sia a terra sia a bordo delle navi dovrebbero comprendere indicazioni sugli effetti nocivi, per la loro salute e benessere, derivanti dall'abuso di alcol, droghe e altre sostanze potenzialmente nocive, nonché il rischio e le preoccupazioni legate all'HIV/AIDS nonché delle altre attività rischiose per la salute.

Linea guida B4.3.11 – Cooperazione internazionale

1. Gli Stati Membri, assistiti, ove necessario, da organizzazioni intergovernative e altre organizzazioni internazionali, dovrebbero cercare, cooperando gli uni con gli altri, di raggiungere la massima uniformità di azione volta a promuovere la sicurezza, la tutela della salute e la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

2. Ai fini dello sviluppo dei programmi mirati alla promozione della sicurezza, tutela della salute e prevenzione degli infortuni sul lavoro in virtù dello Standard A4.3, ogni Stato Membro dovrebbe prestare debita attenzione alle Linee Guida pubblicate dall'ILO nonché agli opportuni standard delle organizzazioni internazionali.

3. Gli Stati Membri dovrebbero dare importanza alla necessità di una cooperazione internazionale nella promozione continua della attività connesse alla sicurezza, alla tutela della salute e alla prevenzione degli infortuni sul lavoro. Tale cooperazione potrebbe attuarsi come segue:
   a) accordi bilaterali o multilaterali volti ad uniformare le norme e misure di protezione in materia di sicurezza, tutela della salute e prevenzione degli infortuni sul lavoro;
   b) scambio di informazioni sui particolari rischi ai quali sono esposti i marittimi e sui mezzi utilizzati per promuovere la sicurezza, la tutela della salute e la prevenzione degli infortuni sul lavoro;
   c) assistenza nel collaudo delle attrezzature e ispezioni in base alla legislazione nazionale dello Stato di bandiera;
   d) collaborazione nella preparazione e divulgazione delle disposizioni, norme o manuali in materia di sicurezza, tutela della salute e prevenzione degli infortuni sul lavoro;
   e) collaborazione nella produzione e utilizzo di materiale per la formazione professionale;
   f) realizzare strutture congiunte, o mutua assistenza nella formazione dei marittimi in materia di sicurezza, tutela della salute e prevenzione degli infortuni sul lavoro nonché norme antinfortunistiche.

Regola 4.4 – Accesso alle strutture sociali di assistenza a terra

Obiettivo: garantire che i marittimi in servizio a bordo di una nave abbiano accesso a strutture e servizi a terra per salvaguardare il loro stato di salute e benessere.

1. Ogni Stato Membro deve garantire che le strutture sociali di assistenza a terra, ove esistano siano facilmente accessibili. Lo Stato Membro deve altresì promuovere lo sviluppo di strutture sociali di assistenza, quali ad esempio quelle elencate nel Codice in porti designati, per fare in

modo che i marittimi in quei porti abbiano accesso a strutture e servizi sociali di assistenza adeguati.

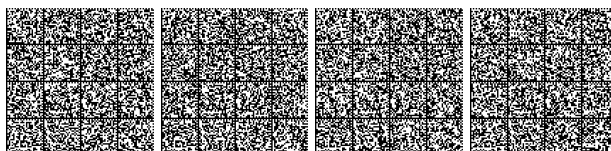
2. Nel Codice sono stabilite le responsabilità di ogni Stato Membro per quanto riguarda le strutture di assistenza e i servizi sociali, culturali, ricreativi e informativi a terra.

Standard A4.4 – Accesso alle strutture sociali a terra

1. Ogni Stato Membro deve esigere, nel caso in cui esistano strutture sociali di assistenza a terra, che queste siano utilizzabili da tutti i marittimi, indipendentemente dalla nazionalità, razza, colore, sesso, religione, convinzione politica od origine sociale e indipendentemente dallo Stato di bandiera della navi su cui essi sono impiegati o ingaggiati o prestano servizio.
2. Ogni Stato Membro deve promuovere lo sviluppo di strutture sociali di assistenza in alcuni porti del Paese e determinare, previa consultazione con le organizzazioni interessate degli armatori e dei marittimi, quali porti sono da considerare adeguati.
3. Ogni Stato Membro deve favorire l'istituzione di Comitati sociali che esaminano con regolarità le strutture sociali di assistenza per garantire la loro adeguatezza alla luce delle diverse esigenze scaturite dai progressi tecnologici e operativi nonché altri sviluppi nell'industria marittima.

Linea guida B4.4 – Accesso alle strutture sociali di assistenza a terra

Linea guida B4.4.1 – Responsabilità degli Stati Membri

1. Ogni Stato Membro dovrebbe:
    a) adottare provvedimenti volti a garantire che strutture sociali di assistenza siano fornite alla gente di mare nei porti di scalo indicati nonché sia assicurata loro una adeguata tutela nell'esercizio della loro professione;
    b) tenere conto, nell'attuazione di detti provvedimenti, delle particolari esigenze dei marittimi, soprattutto quando sono in terra straniera o in zone di guerra, in materia di sicurezza e salute nonché durante le loro attività nel tempo libero.
2. Nel definire le disposizioni per la realizzazione di strutture sociali di assistenza e servizi sociali ogni Stato Membro dovrebbe prevedere la partecipazione dei rappresentanti delle organizzazioni interessate degli armatori e dei marittimi.
3. Ogni Stato Membro dovrebbe adottare provvedimenti mirati ad accelerare la libera circolazione tra le navi, le agenzie centrali di collocamento e le istituzioni, di tutto il materiale necessario come ad esempio film, libri, giornali e attrezzature sportive ad uso dei marittimi a bordo delle loro navi nonché nelle strutture sociali di assistenza a terra.
4. Gli Stati Membri dovrebbero cooperare al fine di promuovere il benessere dei marittimi sia in mare sia nei porti. Tale cooperazione dovrebbe comprendere quanto segue:

a) consultazioni tra le autorità competenti volte a fornire nonché potenziare le strutture sociali di assistenza a favore della gente di mare, sia nei porti sia a bordo delle navi;
b) accordi sull'utilizzo comune delle risorse e sulla erogazione congiunta di strutture sociali di assistenza nei porti principali in modo da evitare inutili duplicazioni;
c) organizzazione di competizioni sportive internazionali incoraggiando i marittimi a partecipare ad attività sportive;
d) organizzazione di seminari internazionali in materia di assistenza sociale dei marittimi in mare e nei porti.

Linea guida B4.4.2 – Strutture sociali di assistenza nei porti

1. Ogni Stato Membro dovrebbe fornite strutture e servizi sociali di assistenza in base alle necessità e in determinati porti del Paese adatti a tale scopo.

2. Le strutture e i servizi sociali di assistenza, secondo le condizioni e prassi nazionali, dovrebbero essere forniti da:
   a) autorità pubbliche;
   b) organizzazioni interessate degli armatori e della gente di mare in virtù di contratti collettivi o altri accordi concordati;
   c) organizzazioni di volontariato.

3. All'interno dei porti dovrebbero essere create strutture e servizi sociali di assistenza che dovrebbero comprendere:
   a) sale adibite alle riunioni e al tempo libero, in base alle necessità;
   b) strutture per lo sport e strutture all'aperto, in particolare per le competizioni;
   c) strutture didattiche;
   d) ove opportuno, strutture che permettano la pratica religiosa, ludica e per consulenze personali.

4. Tali strutture potrebbero essere fornite mettendo a disposizione dei marittimi, secondo le loro esigenze, strutture precedentemente adibite ad un uso più generale.

5. Quando un gran numero di marittimi di diverse nazionalità, in un porto determinato hanno bisogno di certe strutture, quali ad esempio alberghi, club e impianti sportivi, le autorità competenti o le istituzioni dei Paesi di origine della gente di mare e degli Stati di bandiera, nonché le associazioni internazionali interessate, dovrebbero consultarsi e cooperare sia tra loro che con le autorità le istituzioni competenti del Paese in cui si trova il porto in questione al fine di mettere in comune le risorse evitando inutili duplicazioni.

6. Gli alberghi od ostelli adeguati alle esigenze della gente di mare dovrebbero essere messi a disposizione laddove ce ne fosse bisogno. Dette strutture dovrebbero essere equiparabili a quelle di un albergo di buona categoria e dovrebbero, ove possibile, essere situate in aree dignitose e

non nelle immediate vicinanze del porto. Tali alberghi od ostelli dovrebbero essere sottoposti a controlli adeguati e i prezzi imposti risultare ragionevoli e, laddove necessario e fattibile, dovrebbe essere possibile farvi alloggiare i familiari dei marittimi.

7. Tali strutture ricettive dovrebbero essere aperte a tutti i marittimi, a prescindere dalla nazionalità, razza, colore, sesso, religione, credo politico, od origine sociale ed indipendentemente dallo Stato di bandiera della nave su cui sono impiegati o ingaggiati o prestano servizio. Nel rispetto di tale principio, in certi porti, potranno essere previste più tipi di strutture di livello paragonabile, adatte ai bisogni e costumi dei vari gruppi di marittimi.

8. Sarebbe opportuno prendere provvedimenti per assicurare che, in base alle necessità, personale qualificato sia impiegato a tempo pieno, in aggiunta a quello delle organizzazioni di volontariato, per la gestione delle strutture e dei servizi sociali di assistenza.

Linea guida B4.4.3 – Comitati sociali di assistenza territoriale

1. Si dovrebbero istituire dei Comitati sociali di assistenza a seconda dei casi a livello portuale, regionale e nazionale. Le loro funzioni dovrebbero comprendere:
   a) garantire che le strutture e servizi sociali di assistenza esistenti siano adeguati e verificare la necessità di eventuali strutture supplementari o la dismissione di strutture inutilizzate;
   b) l'assistenza e consulenza ai responsabili delle strutture e servizi sociali di assistenza nonché l'impegno a coordinarli tra loro.

2. I Comitati sociali di assistenza territoriale dovrebbero annoverare, tra i loro membri, i rappresentanti delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare, le autorità competenti e, ove opportuno, le organizzazioni di volontariato e gli enti sociali.

3. A seconda dei casi, i Consolati degli Stati marittimi e i rappresentanti locali di organizzazioni sociali straniere dovrebbero, conformemente alla legislazione nazionale, essere coinvolti nel lavoro dei Comitati sociali di assistenza portuali, regionali e nazionali.

Linea guida B4.4.4 – Finanziamenti delle strutture e servizi sociali di assistenza

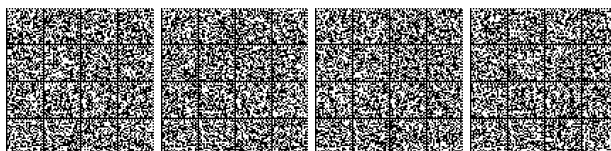
1. Nel rispetto delle condizioni e pratiche nazionali, il supporto finanziario alle strutture e servizi sociali di assistenza nei porti dovrebbe essere disponibile attraverso una o più delle opzioni seguenti:
   a) sovvenzioni da fondi pubblici;
   b) imposte o altri diritti speciali provenienti dall'ambiente marittimo;
   c) contributi volontari da parte di armatori, gente di mare o altre organizzazioni; e
   d) contributi volontari di altro tipo.

2. Nel caso in cui tasse, imposte e altri diritti speciali siano previsti per finanziare strutture e servizi di assistenza sociali questi dovrebbero essere utilizzati soltanto tali fini.

Linea guida B4.4.5 – Divulgazione delle informazioni e misure di agevolazione

1. I marittimi dovrebbero ricevere informazioni riguardanti tutte le strutture aperte al pubblico nei porti di scalo, con particolare riguardo ai mezzi di trasporto, servizi sociali di assistenza, ricreative e didattiche nonché ai luoghi di culto e strutture specifiche per la gente di mare.
2. Adeguati mezzi di trasporto a prezzi modici dovrebbero essere disponibili in qualsiasi momento considerato ragionevole, al fine di consentire alla gente di mare di raggiungere le aree urbane a partire da posti di facile accesso all'interno del porto.
3. Le autorità competenti dovrebbero prendere tutti i provvedimenti necessari al fine di far conoscere agli armatori e marittimi che entrano in un porto leggi, tradizioni e costumi speciali, la cui violazione potrebbe mettere in pericolo la loro libertà.
4. Le autorità competenti dovrebbero dotare le aree portuali e le strade di accesso ai porti di adeguata illuminazione e segnaletica stradale e di regolari sorveglianze per garantire la protezione dei marittimi.

Linea guida B4.4.6 – Marittimo in un porto straniero

1. Per tutelare la gente di mare nei porti stranieri, sarebbe opportuno prendere misure per facilitare:
   a) l'accesso ai consolati del loro Stato di nazionalità o Stato di residenza;
   b) l'effettiva cooperazione tra i consolati e le autorità locali o nazionali.
2. I marittimi che sono tenuti in stato di fermo in un porto straniero dovrebbero essere prontamente sottoposti a processo imparziale, secondo la procedura legale, e con la dovuta tutela consolare.
3. Quando un marittimo è tenuto in stato di fermo per qualsivoglia ragione sul territorio di uno Stato Membro, l'autorità competente dovrebbe, su richiesta del marittimo stesso, informare immediatamente lo Stato di bandiera e lo Stato di nazionalità di quest'ultimo. L'autorità competente dovrebbe a sua volta informare immediatamente il marittimo del diritto di fare tale richiesta. Lo Stato di nazionalità del marittimo dovrebbe immediatamente avvisare la famiglia del marittimo. L'autorità competente dovrebbe consentire ai funzionari consolari di questi Stati di contattare immediatamente il marittimo e di fargli visite ad intervalli regolari per tutta la durata del fermo.

4. Ogni Stato Membro dovrebbe prendere adeguati provvedimenti, tutte le volte che è necessario, affinché la gente di mare sia tutelata da aggressioni e altri atti illeciti durante il periodo in cui la nave si trova nelle sue acque territoriali e soprattutto in prossimità dei porti.
5. I responsabili all'interno dei porti e a bordo delle navi dovrebbero compiere ogni sforzo per agevolare lo sbarco a terra dei marittimi all'arrivo della nave nel porto.

Regola 4.5 – Previdenza sociale

Obiettivo: garantire l'adozione di misure al fine di tutelare la gente di mare nell'ambito della previdenza sociale

1. Ogni Stato Membro vigila affinché tutti i marittimi e, nella misura prevista dalle leggi nazionali, le persone a loro carico beneficino di una protezione di previdenza sociale conformemente al Codice fatte salve, tuttavia, condizioni più favorevoli indicate al paragrafo 8 dell'articolo 19 della Costituzione dell'ILO.
2. Ogni Stato Membro si impegna, secondo le condizioni nazionali, a prendere misure individuali anche attraverso la cooperazione internazionale, al fine di conseguire gradualmente una tutela globale per la gente di mare in merito alla previdenza sociale.
3. Ogni Stato Membro vigila affinché i marittimi soggetti alla sua legislazione in materia di previdenza sociale e, nella misura prevista dalle leggi nazionali, le persone a loro carico, abbiano il diritto di usufruire della previdenza sociale a condizioni non meno favorevoli di quelle di cui godono i lavoratori a terra.

Standard A4.5 – Previdenza sociale

1. I settori da considerare per raggiungere gradualmente una tutela completa in materia di previdenza sociale in virtù della Regola 4.5 sono: assistenza sanitaria, indennità per malattia, indennità di disoccupazione, pensione di vecchiaia, indennità per gli infortuni sul lavoro, assegni familiari, indennità di maternità, pensione di invalidità e pensione di reversibilità che completano la tutela prevista dalla Regola 4.1, sull'assistenza sanitaria, e 4.2, sulla responsabilità degli armatori, come pure gli altri titoli della presente Convenzione.
2. Al momento della ratifica, la tutela che ogni Stato Membro deve garantire conformemente alla Regola 4.5, paragrafo 1, deve comprendere almeno tre dei nove settori elencati al paragrafo 1 del presente Standard.

3. Ogni Stato Membro dovrà prevedere misure, sulla base della situazione nazionale, per fornire la tutela complementare in materia di previdenza sociale indicata nel paragrafo 1 del presente Standard per tutti i marittimi abitualmente residenti sul suo territorio. Questo impegno potrebbe essere soddisfatto, ad esempio, mediante opportuni accordi bilaterali o multilaterali o attraverso sistemi basati sui contributi. La risultante tutela non deve essere meno favorevole di quella di cui godono i lavoratori a terra residenti sul suo territorio.

4. Ferma restando l'attribuzione di responsabilità indicata al paragrafo 3 del presente Standard, gli Stati Membri possono stabilire, attraverso accordi bilaterali e multilaterali e mediante disposizioni adottate nell'ambito delle organizzazioni regionali per l'integrazione economica, altre norme in merito alla legislazione in materia di previdenza sociale a cui sono soggetti i marittimi.

5. Le responsabilità che incombono su ogni Stato Membro in merito ai marittimi sulle navi battenti la sua bandiera devono comprendere quelle previste dalle Regole 4.1 e 4.2 e relative disposizioni del Codice nonché quelle che sono inerenti agli obblighi generali ai sensi della legislazione internazionale.

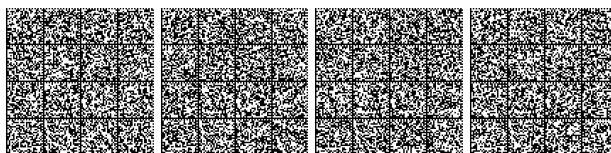
6. Ogni Stato Membro deve prendere in considerazione le varie modalità con cui, conformemente alle leggi e pratiche nazionali, saranno erogate ai marittimi, in assenza di copertura adeguata nei settori menzionati al paragrafo 1 del presente Standard, indennità comparabili.

7. La tutela ai sensi della Regola 4.5, paragrafo 1, può, a seconda dei casi, essere prevista da leggi o regolamenti, in regimi privati o in contrattazioni collettive o in una loro combinazione.

8. Nei limiti di compatibilità con la loro legislazione e prassi nazionale, gli Stati Membri devono cooperare, mediante accordi bilaterali o multilaterali o altri tipi di accordi, affinché siano garantiti i diritti relativi alla previdenza sociale, previsti attraverso regimi contributivi o non contributivi acquisiti o in corso di acquisizione, a tutti i marittimi indipendentemente dal loro luogo di residenza.

9. Ogni Stato Membro stabilisce procedure eque ed efficaci per la risoluzione delle controversie.

10. Ogni Stato Membro, al momento della ratifica, deve specificare i settori per i quali è prevista la tutela conformemente al paragrafo 2 del presente Standard. Successivamente deve comunicare al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro quando provvede a fornire la tutela in tema di previdenza sociale in relazione ad uno o più settori indicati al paragrafo 1 del presente Standard. Il Direttore Generale deve tenere un registro contenete queste informazioni e metterlo a disposizione di tutte le parti interessate.

11. I rapporti all'Ufficio Internazionale del Lavoro ai sensi dell'articolo 22 della Costituzione dell'ILO, devono anche contenere informazioni riguardanti i provvedimenti presi conformemente alla Regola 4.5, paragrafo 2 al fine di estendere la tutela ad altri settori.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Linea guida B4.5 – Previdenza sociale

1. La tutela prevista al momento della ratifica conformemente allo Standard A4.5, paragrafo 2, dovrebbe includere almeno i settori dell'assistenza sanitaria, l'indennità per malattia e le indennità per infortuni sul lavoro o per malattia professionale.
2. Nelle circostanze menzionate nello Standard A4.5, paragrafo 6, indennità comparabili possono essere previste mediante assicurazioni, accordi bilaterali e multilaterali o altri mezzi efficaci, tenendo conto delle disposizioni delle contrattazioni collettive applicabili. Nel caso in cui tali misure siano applicabili i marittimi devono essere informati dei mezzi secondo i quali i vari settori della tutela previdenziale saranno forniti.
3. Quando la gente di mare è soggetta a più di una legislazione nazionale che copre la previdenza sociale, gli Stati Membri interessati dovrebbero cooperare al fine di stabilire, con accordo reciproco, quale sia la legislazione applicabile, tenendo conto di fattori quali il tipo ed il livello di tutela, secondo le rispettive legislazioni, che risulta più favorevole per il marittimo interessato nonché la preferenza del marittimo stesso.
4. Le procedure previste dallo Standard A4.5, paragrafo 9, dovrebbero essere concepite in modo da includere tutte le dispute relative ai reclami dei marittimi interessati, a prescindere dal modo in cui vengono assicurati.
5. Lo Stato Membro che ha marittimi nazionali o non nazionali, oppure entrambi, che prestano servizio sulle navi battenti la sua bandiera dovrebbero fornire tutela in materia di previdenza sociale prevista dalla Convenzione, la dove applicabile e dovrebbe periodicamente verificare i settori di tutela della previdenza sociale indicati nello Standard A4.5, paragrafo 1, allo scopo di individuare qualsiasi settore aggiuntivo adatto ai marittimi.
6. Il contratto di arruolamento marittimo dovrebbe precisare le modalità attraverso le quali l'armatore ha assicurato i diversi settori di tutela di previdenza sociale al marittimo nonché contenere qualsiasi altra informazione utile a disposizione dell'armatore, come ad esempio le trattenute obbligatorie sui salari e i contributi a carico degli armatori che possono essere richieste conformemente alle prescrizioni degli Enti previdenziali nel quadro del regime di previdenza sociale applicabile.
7. Lo Stato Membro di cui la nave batte bandiera dovrebbe, nell'effettivo esercizio della sua giurisdizione in materia sociale, accertarsi che l'armatore assolva i suoi obblighi in materia di tutela di previdenza sociale, ivi compresa il versamento di contributi agli enti di sicurezza sociale.

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

TITOLO 5

CONFORMITA' E APPLICAZIONE DELLE DISPOSIZIONI

1. Le Regole contenute nel presente Titolo specificano la responsabilità di ogni Stato Membro per il pieno rispetto e l'applicazione dei principi e dei diritti definiti negli articoli della presente Convenzione nonché degli obblighi specifici menzionati nei titoli 1, 2, 3 e 4.

2. I paragrafi 3 e 4 dell'articolo VI, che consentono l'attuazione delle disposizioni della Parte A del Codice mediante disposizioni sostanzialmente equivalenti, non si applicano alla Parte A del Codice relativa al presente titolo.

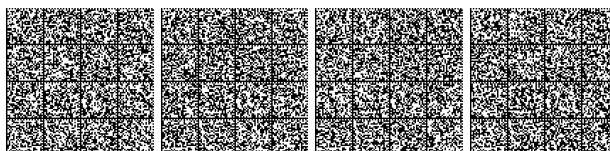
3. Conformemente al paragrafo 2 dell'articolo VI, ogni Stato Membro dovrà adempire le sue responsabilità previste dalle Regole nel modo indicato negli Standard corrispondenti della Parte A del Codice, tenendo debitamente conto delle Linee guida corrispondenti contenute nella Parte B del Codice.

4. Le disposizioni del presente Titolo sono applicate tenendo presente che i marittimi e gli armatori, alla stregua di ogni altra persona, sono uguali di fronte alla legge e hanno diritto ad una stessa tutela giuridica e non devono subire alcuna discriminazione nell'accedere a corti, tribunali o altri meccanismi per la risoluzione di controversie. Le disposizioni del presente Titolo non determinano l'attribuzione della competenza giurisdizionale o territoriale.

Regola 5.1 – Responsabilità dello Stato di bandiera

Oggetto: garantire che ogni Stato Membro adempia alle responsabilità che gli competono in virtù della presente Convenzione in relazione alle navi che battono la sua bandiera.

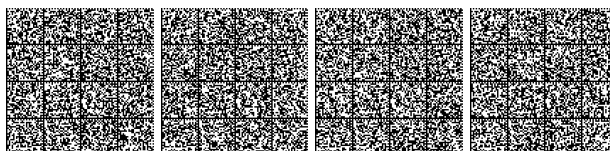
Regola 5.1.1 – Principi generali

1. Ogni Stato membro è responsabile di garantire che a bordo delle navi che battono la sua bandiera siano adempiuti gli obblighi previsti dalla presente Convenzione.
2. Ogni Stato Membro istituisce un sistema efficace di ispezione e di certificazione delle condizioni del lavoro marittimo, conformemente alle regole 5.1.3 ed 5.1.4, in modo da garantire che le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare, a bordo delle navi che battono la sua bandiera, siano sempre conformi agli Standard della presente Convenzione.

3. Ai fini della realizzazione di un efficace sistema di ispezione e certificazione delle condizioni del lavoro marittimo, uno Stato Membro può, ove opportuno, autorizzare istituzioni pubbliche o altri organismi, compresi quelli di un altro Stato Membro, se quest'ultimo è concorde, di cui riconosce la competenza e l'indipendenza per effettuare ispezioni o rilasciare certificati, o entrambe le cose. In ogni caso, lo Stato Membro conserva la piena responsabilità dell'ispezione e della certificazione delle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare interessata a bordo delle navi battenti la sua bandiera.
4. Il certificato di lavoro marittimo, integrato da una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, attesta, salvo prova contraria, che la nave è stata debitamente ispezionata dallo Stato di bandiera e che le prescrizioni della presente Convenzione relative alle condizioni di lavoro e della vita della gente di mare sono soddisfatte nella misura certificata.
5. Nei rapporti inviati dallo Stato Membro all'Ufficio Internazionale del Lavoro in virtù dell'articolo 22 della Costituzione devono figurare delle informazioni sul sistema menzionato al paragrafo 2 della presente Regola, compreso il metodo utilizzato per valutare la sua efficacia.

Standard A5.1.1 – Principi generali

1. Ogni Stato Membro definisce chiari obiettivi e standard per la gestione dei sistemi di ispezione e di certificazione nonché idonee procedure generali per valutare in che misura sono raggiunti tali obiettivi e rispettati gli standard.
2. Ogni Stato Membro esige che una copia della presente Convenzione sia disponibile a bordo di tutte le navi battenti la sua bandiera.

Linea guida B5.1.1 – Principi generali

1. L'autorità competente dovrebbe adottare le disposizioni necessarie per favorire una cooperazione efficace tra le istituzioni pubbliche e gli altri organismi a cui fanno riferimento le regole 5.1.1 e 5.1.2 e che riguardano le condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi.
2. Allo scopo di assicurare una più efficace cooperazione tra ispettori ed armatori, i marittimi e le rispettive organizzazioni, e, al fine di mantenere o migliorare le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare, l'autorità competente dovrebbe consultare, ad intervalli regolari, i rappresentanti di dette organizzazioni in merito ai modi migliori per raggiungere tali obiettivi. Le modalità di queste consultazioni dovrebbero essere determinate dall'autorità competente dopo le consultazioni con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare.

Regola 5.1.2 – Autorizzazione degli organismi riconosciuti

1. L'autorità competente deve aver stabilito che le istituzioni pubbliche o gli altri organismi menzionati al paragrafo 3 della Regola 5.1.1. ("organismi riconosciuti") siano conformi alle prescrizioni del Codice per quanto riguarda la competenza e l'indipendenza. Le funzioni di ispezione o di certificazione che gli organismi riconosciuti potranno essere autorizzati a svolgere devono rientrare nelle attività per le quali il Codice prevede espressamente siano eseguite dall'autorità competente o da un organismo riconosciuto.
2. I rapporti di cui al paragrafo 5 della Regola 5.1.1 devono contenere informazioni riguardanti qualunque organismo riconosciuto, la portata dei poteri conferiti e sulle disposizioni adottate dal Stato Membro per assicurare che le attività autorizzate siano svolte in maniera completa ed efficace.

Standard A5.1.2 – Autorizzazione degli organismi riconosciuti

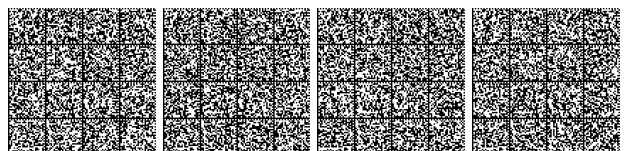
1. Ai fini dell'autorizzazione indicata al paragrafo 1 della Regola 5.1.2 l'autorità competente deve esaminare la competenza e l'indipendenza dell'organismo interessato e stabilire se ha dimostrato, nella misura richiesta per l'esercizio delle attività che rientrano nell'autorizzazione conferita, che:
   a) possiede l'esperienza corrispondente agli aspetti pertinenti della presente Convenzione nonché una conoscenza adeguata dell'attività operativa delle navi, compresi i requisiti minimi richiesti per il lavoro a bordo di una nave, le condizioni di arruolamento, l'alloggio equipaggio, le strutture ricreative, l'alimentazione e il servizio mensa, la prevenzione degli infortuni, la tutela della salute, le cure mediche e la protezione in materia di sicurezza sociale;
   b) è in grado di mantenere ed aggiornare le competenze del suo personale;
   c) possiede la conoscenza necessaria delle disposizioni della presente Convenzione nonché la legislazione nazionale e gli strumenti internazionali applicabili;
   d) la dimensione, l'organizzazione, l'esperienza e i mezzi di cui dispone sono commisurati al tipo ed alla portata dell'autorizzazione.
2. Qualsiasi autorizzazione rilasciata in materia di ispezioni deve, come minimo, autorizzare l'organismo riconosciuto ad esigere la correzione delle deficienze che avrà riscontrato nelle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare e ad effettuare le relative ispezioni se richieste dallo Stato di approdo.
3. Ogni Stato Membro dovrà stabilire:
   a) un sistema per assicurare l'adeguatezza del lavoro svolto dagli organismi riconosciuti, comprese le informazioni sull'insieme delle disposizioni applicabili della legislazione nazionale e degli strumenti internazionali pertinenti;
   b) le procedure per comunicare con tali organismi e il controllo del loro operato.

4. Ogni Stato Membro deve fornire all'Ufficio Internazionale del Lavoro l'elenco degli organismi riconosciuti autorizzati a svolgere attività per suo conto e tenere questo elenco aggiornato. L'elenco deve specificare le funzioni che gli organismi riconosciuti sono autorizzati a svolgere. L'Ufficio Internazionale del Lavoro terrà quest'elenco a disposizione del pubblico.

Linea guida B5.1.2 – Autorizzazione degli organismi riconosciuti

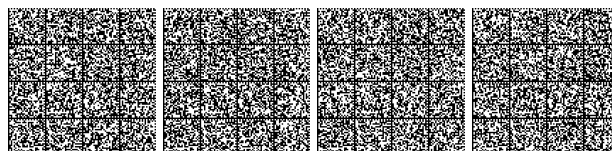
1. L'organismo che richiede di essere riconosciuto dovrebbe dimostrare di possedere competenze e capacità sul piano tecnico-amministrativo e gestionale necessarie a garantire un servizio tempestivo e di qualità soddisfacente.
2. Ai fini della valutazione dei mezzi di cui dispone un dato organismo, l'autorità competente dovrebbe verificare che il suddetto:
   a) disponga di adeguato personale tecnico, gestionale e di supporto;
   b) disponga, per fornire il servizio richiesto, di personale qualificato in numero sufficiente e suddiviso in modo da assicurare una idonea copertura geografica;
   c) abbia dimostrato la sua capacità nel fornire servizi di qualità soddisfacente nei tempi prescritti;
   d) sia indipendente e responsabile per quanto riguarda le sue operazioni.

3. L'autorità competente dovrebbe sottoscrivere un accordo con ciascun organismo che essa ha riconosciuto ai fini dell'autorizzazione. Questo accordo dovrebbe, in particolare, vertere sui seguenti aspetti:
   a) campo di applicazione;
   b) scopo;
   c) condizioni generali;
   d) esecuzione delle funzioni oggetto dell'autorizzazione;
   e) legittimità delle funzioni oggetto dell'autorizzazione;
   f) presentazione dei rapporti all'autorità competente;
   g) notifica dell'autorizzazione da parte dell'autorità competente all'organismo riconosciuto;
   h) modalità di controllo da parte dell'autorità competente delle attività delegate all'organismo riconosciuto.

4. Ogni Stato Membro dovrebbe esigere dagli organismi riconosciuti l'elaborazione di un sistema per la qualificazione del personale impiegato come ispettore in modo da assicurare un regolare aggiornamento delle loro conoscenze e competenze.
5. Ogni Stato Membro dovrebbe esigere dagli organismi riconosciuti la tenuta di registri indicanti i servizi effettuati in modo da poter stabilire che abbiano agito conformemente agli standard richiesti negli ambiti previsti per detti servizi.
6. Ai fini dell'elaborazione delle procedure di controllo menzionate al paragrafo 3 b) dello Standard A5.1.2. ogni Stato Membro dovrebbe tenere conto delle *Linee Guida per l'autorizzazione degli organismi che svolgono attività per conto dell'amministrazione* adottate nell'ambito dell'IMO.

Regola 5.1.3 – Certificato del lavoro marittimo e dichiarazione di conformità del lavoro marittimo

1. La presente Regola si applica alle navi:
   a) di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate, che effettuano viaggi internazionali;
   b) di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate, che battono la bandiera di un Stato Membro e che operano a partire da un porto o tra due porti di un altro paese.

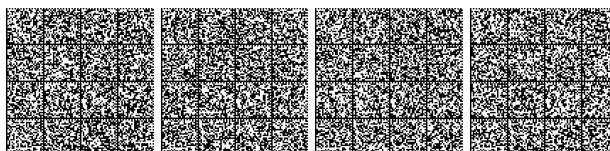
Ai fini della presente Regola, per "viaggio internazionale" s'intende un viaggio da un Paese a un porto di un altro paese.

2. La presente Regola si applica anche a qualsiasi nave che batte bandiera di un Stato Membro e che non rientra nel paragrafo 1 della presente Regola, su richiesta dell'armatore allo Stato Membro interessato.
3. Ogni Stato Membro deve esigere dalle navi battenti la sua bandiera che conservino e tengano aggiornato un certificato di lavoro marittimo attestante che le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo, comprese le misure che tendono a garantire la continua conformità delle disposizioni adottate che devono essere citate nella dichiarazione di conformità del lavoro marittimo di cui al paragrafo 4 della presente Regola, sono state sottoposte ad ispezione e soddisfano i requisiti della legislazione nazionale o altre misure che implementano la presente Convenzione.
4. Ogni Stato Membro deve esigere dalle navi battenti la sua bandiera che abbiano e tengano aggiornata una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo che enunci le prescrizioni nazionali che riguardano l'applicazione della presente Convenzione per quello che riguarda le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi ed enuncia le misure adottate dall'armatore per garantire il rispetto di queste prescrizioni sulla nave o sulle navi interessate.
5. Il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo devono uniformarsi al modello prescritto dal Codice.
6. Quando l'autorità competente dello Stato Membro o un organismo riconosciuto debitamente autorizzato a tal fine ha verificato, mediante un'ispezione, che una nave che batte la bandiera dello Stato Membro rispetta o continua a rispettare gli Standard della presente Convenzione, dovrà rilasciare o rinnovare il certificato di lavoro marittimo corrispondente ed annotarlo in un registro accessibile al pubblico.
7. Prescrizioni dettagliate relative al certificato del lavoro marittimo ed alla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, compreso un elenco dei punti che devono essere ispezionati ed approvati, sono enunciate nella Parte A del Codice.

Standard A5.1.3 Certificato del lavoro marittimo e dichiarazione di conformità del lavoro marittimo

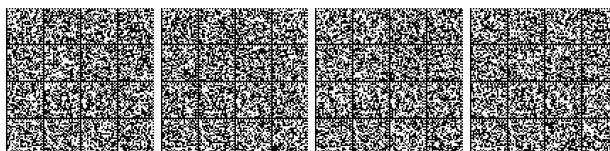
1. Il certificato di lavoro marittimo è rilasciato alla nave dall'autorità competente o da parte di un organismo riconosciuto per una durata non superiore a cinque anni. L'elenco degli elementi che devono essere ispezionati e giudicati conformi alla legislazione nazionale o ad altre disposizioni che integrano le disposizioni della presente Convenzione concernenti le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo, prima che un certificato di lavoro marittimo possa essere rilasciato, è riportato nell'Allegato A5-1.
2. La validità del certificato di lavoro marittimo deve essere soggetta ad una ispezione intermedia, effettuata dall'autorità competente o da un organismo riconosciuto a questo scopo, che ha per oggetto di verificare se le prescrizioni nazionali miranti all'applicazione della presente Convenzione siano sempre rispettati. Se è effettuata una sola ispezione intermedia ed il certificato ha una validità di cinque anni, questa ispezione deve aver luogo entro il secondo e il terzo anno della data di emissione del certificato. Per data anniversario si intende il giorno ed il mese di ciascun anno che corrisponde alla data di scadenza del certificato di lavoro marittimo. L'ispezione intermedia deve essere estesa ed approfondita alla stregua delle ispezioni effettuate per il rinnovo del certificato. Il certificato sarà vistato al termine di un'ispezione intermedia favorevole.
3. Fermo restando quanto indicato al paragrafo 1 del presente Standard, quando l'ispezione effettuata ai fini di un rinnovo ha luogo tre mesi prima della scadenza del certificato in corso, il nuovo certificato di lavoro marittimo è valido a partire dalla data in cui è stata effettuata l'ispezione in oggetto, per una durata non superiore ai cinque anni a partire dalla data di scadenza del certificato in corso.
4. Quando l'ispezione effettuata ai fini del rinnovo ha luogo più di tre mesi prima della data di scadenza del certificato in corso, il nuovo certificato di lavoro marittimo è valido per una durata non superiore ai cinque anni a partire dalla data in cui ha avuto luogo l'ispezione per il rinnovo.
5. Il certificato di lavoro marittimo può essere rilasciato a titolo provvisorio:
   a) alla consegna di navi nuove;
   b) quando una nave cambia bandiera;
   c) quando un armatore si assume la responsabilità dell'esercizio di una nave che è nuova per detto armatore.
6. Un certificato di lavoro marittimo provvisorio può essere rilasciato per una durata non superiore ai 6 mesi dall'autorità competente o da un organismo riconosciuto debitamente autorizzato a questo scopo.
7. Un certificato di lavoro marittimo provvisorio può essere rilasciato soltanto dopo aver verificato che:
   a) la nave è stata ispezionata, laddove è ragionevole e possibile, per quanto riguarda gli elementi elencati nell'Allegato A5-1, tenendo conto della verifica degli elementi indicati alle lettere b) c) e d) del presente paragrafo;

b) l'armatore ha dimostrato all'autorità competente o all'organismo riconosciuto che a bordo sono adottate procedure adeguate per assicurare il rispetto delle disposizioni della presente convenzione;
c) il comandante conosce le prescrizioni della presente Convenzione nonché le responsabilità in materia di applicazione;
d) le informazioni richieste sono state presentate all'autorità competente o all'organismo riconosciuto in vista dell'ottenimento di una dichiarazione di conformità di lavoro marittimo.

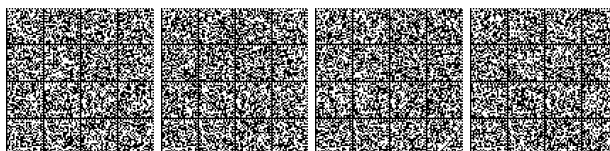
8. Il rilascio del certificato di lavoro marittimo con durata di validità ordinaria è subordinato alla realizzazione, prima della data di scadenza del certificato provvisorio, di un'ispezione completa come previsto al paragrafo 1 del presente Standard. Nessun nuovo certificato provvisorio può essere rilasciato dopo il periodo iniziale di sei mesi menzionato al paragrafo 6 del presente Standard. Non si richiede il rilascio di una dichiarazione di conformità del lavoro marittimo durante il periodo di validità del certificato provvisorio.
9. Il certificato di lavoro marittimo, il certificato di lavoro marittimo provvisorio e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo sono redatti conformemente ai modelli presentati nell'allegato A5-II.
10. La dichiarazione di conformità del lavoro marittimo sarà allegata al certificato di lavoro marittimo. Essa comprende due parti:
    a) la parte I è redatta dall'autorità competente che: i) individua l'elenco degli elementi che devono essere ispezionati in applicazione del paragrafo 1 del presente Standard; ii) deve specificare le prescrizioni nazionali che danno effetto alle disposizioni pertinenti della presente Convenzione e rinviano alle disposizioni applicabili della legislazione nazionale e che danno, nella misura necessaria, informazioni sintetiche sui punti principali delle prescrizioni nazionali, iii) fa riferimento alle prescrizioni della legislazione nazionale relative a certe categorie di navi; iv) cita ogni disposizione sostanzialmente equivalente adottata in virtù del paragrafo 3 dell'articolo VI; v) indica chiaramente ogni deroga concessa dall'autorità competente in virtù del Titolo 3;
    b) la parte II è redatta dall'armatore e identifica le misure adottate per garantire la conformità costante con le prescrizioni nazionali tra le due ispezioni nonché con le misure proposte per assicurare un continuo miglioramento.

    L'autorità competente o l'organismo riconosciuto debitamente autorizzato a questo scopo certifica la parte II e rilascia la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.
11. I risultati di tutte le ispezioni o altre verifiche successive effettuate sulla nave in questione e tutte le deficienze importanti rilevate nel corso di tali ispezioni nonché la data in cui è constatata la correzione delle stesse sono registrati. Tali informazioni, corredate da una traduzione in inglese, se questa non dovesse essere la lingua originale della registrazione, sono trascritte sulla dichiarazione di conformità del lavoro marittimo o allegate a questo documento, e tenute a disposizione dei marittimi, degli ispettori dello Stato di bandiera, dei funzionari autorizzati dallo Stato di approdo, dei rappresentanti degli armatori e della gente di mare, sempre in conformità con la legislazione nazionale.

12. Una copia valida aggiornata del certificato di lavoro marittimo e della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, corredati dalla relativa traduzione in inglese quando l'originale non è in questa lingua, deve essere conservata a bordo e una copia deve essere affissa bene in vista in uno spazio accessibile alla gente di mare. Copia di questi documenti deve, in conformità alla legislazione nazionale, essere a disposizione dei marittimi, degli ispettori dello Stato di bandiera, dei funzionari autorizzati nello Stato di approdo e dei rappresentanti degli armatori e della gente di mare che ne fanno richiesta.
13. L'obbligo relativo alla produzione di una traduzione in lingua inglese, menzionata ai paragrafi 11 e 12 del presente Standard, non riguarda le navi che non effettuano viaggi internazionali.
14. Un certificato rilasciato in applicazione dei paragrafi 1 o 5 del presente Standard perde la sua validità in uno dei seguenti casi:
    a) se le ispezioni prescritte non sono effettuate negli intervalli di tempo specificati al paragrafo 2 del presente Standard;
    b) se il certificato non è stato vistato conformemente al paragrafo 2 del presente Standard;
    c) quando la nave cambia bandiera;
    d) quando un armatore cessa di assumersi la responsabilità dell'esercizio della nave;
    e) quando modifiche sostanziali siano state apportate alla struttura od alle apparecchiature indicate nel Titolo 3.
15. Nei casi indicati al paragrafo 14, lettere c), d), e), del presente Standard, è rilasciato un nuovo certificato solo nel caso in cui l'autorità competente o l'organismo riconosciuto che emette il documento è pienamente convinto che la nave è conforme alle prescrizioni del presente Standard.
16. Un certificato del lavoro marittimo è revocato dall'autorità competente o dall'organismo riconosciuto debitamente autorizzato allo scopo dallo Stato di bandiera nel caso in cui la nave in questione non rispetta le prescrizioni della presente Convenzione e non è stata presa nessuna misura correttiva prescritta.
17. Quando, conformemente al paragrafo 16 del presente Standard, è prevista la revoca di un certificato del lavoro marittimo, l'autorità competente o l'organismo riconosciuto tengono conto della gravità o della frequenza delle deficienze rilevate.

Linea guida B5.1.3 – Certificato del lavoro marittimo e dichiarazione di conformità del lavoro marittimo

1. L'enunciazione delle prescrizioni nazionali figuranti nella Parte I della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo dovrebbe includere o essere corredata dai riferimenti alle disposizioni legislative relative alle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare per ogni prescrizione elencata nell'allegato A5-I. Quando la legislazione nazionale riprende in modo puntuale le prescrizioni enunciate nella presente Convenzione, sarà sufficiente farne riferimento. Quando una disposizione della presente Convenzione è applicata in modo sostanzialmente equivalente, conformemente al paragrafo 3 dell'articolo VI, essa dovrebbe essere identificata e provvista di una spiegazione sintetica. Quando una deroga è concessa dall'autorità competente in virtù del Titolo 3, la disposizione o le disposizioni in questione dovrebbero essere chiaramente indicate.

2. Le misure indicate nella Parte II della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, redatta dall'armatore, dovrebbero, in particolare, indicare le circostanze in cui è verificata la conformità costante con prescrizioni nazionali particolari, le persone incaricate della verifica, la tenuta dei registri nonché le procedure da seguire in caso di constatazione di non conformità. La Parte II può presentarsi sotto forme diverse. Essa potrebbe rinviare a una documentazione più generale riguardante le politiche e le procedure relative ad altri aspetti del settore marittimo, come ad esempio i documenti richiesti dal *Codice Internazionale per la Gestione della Sicurezza* (codice ISM) oppure le informazioni richieste in applicazione della Regola 5 del capitolo XI-1 della convenzione SOLAS, che riporta la Scheda sinottica continua delle navi.
3. Le misure per assicurare una conformità costante dovrebbero riferirsi specialmente alle prescrizioni internazionali generali, che obbligano l'armatore e il comandante a tenersi informati sugli ultimi progressi tecnologici e scientifici per quanto riguarda la progettazione dei luoghi di lavoro, tenendo conto dei pericoli inerenti il lavoro dei marittimi e di informare, di conseguenza, i rappresentanti dei marittimi, garantendo così un migliore livello di protezione delle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare a bordo.
4. La dichiarazione di conformità del lavoro marittimo dovrebbe, innanzitutto, essere redatta in termini chiari in modo da aiutare tutti gli interessati, quali gli ispettori dello Stato di bandiera, i funzionari autorizzati dello Stato di approdo e la gente di mare, a verificare che le prescrizioni sono adottate correttamente.
5. L'allegato B5-I contiene un esempio del tipo di informazioni che possono figurare nella dichiarazione di conformità del lavoro marittimo.
6. Quando una nave cambia bandiera come indicato al paragrafo 14 c) dello Standard A5.1.3 ed entrambi gli Stati interessati hanno ratificato la presente Convenzione lo Stato Membro, la cui nave era in precedenza autorizzata a battere la sua bandiera, dovrebbe, nel più breve tempo possibile, trasmettere all'autorità competente dell'altro Stato Membro copia del certificato del lavoro marittimo e della dichiarazione di conformità del lavoro marittimo conservati a bordo della nave prima del cambio bandiera e, se necessario, copia dei relativi rapporti di ispezione se l'autorità competente ne fa domanda nei tre mesi successivi alla data del cambio di bandiera.

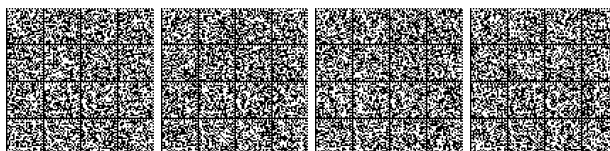
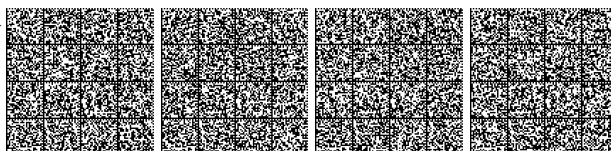
Regola 5.1.4 – Ispezione e applicazione

1. Ogni Stato Membro verifica, mediante un sistema efficace e coordinato di ispezioni periodiche, di sorveglianza e di altre misure di controllo, che le navi che battono la sua bandiera rispettino le prescrizioni della presente Convenzione in base alla loro applicazione nella legislazione nazionale.
2. La Parte A del Codice contiene descrizioni dettagliate riguardo al sistema di ispezione e di applicazione riportato al paragrafo 1 della presente Regola.

Standard A5.1.4 – Ispezione e applicazione

1. Ogni Stato Membro dispone di un sistema di ispezione relativo alle condizioni che si applicano alla gente di mare a bordo delle navi che battono la sua bandiera, in particolare per verificare che, ove opportuno, siano seguite le misure relative alle condizioni di lavoro e di vita enunciate nella dichiarazione di conformità del lavoro marittimo e rispettate le prescrizioni della presente Convenzione.
2. L'autorità competente designa un numero sufficiente di ispettori qualificati per assumere le responsabilità di cui devono farsi carico in applicazione del paragrafo 1 del presente Standard. Quando degli organismi riconosciuti sono autorizzati a svolgere ispezioni, lo Stato Membro esige che le persone destinate a tale attività siano in possesso delle qualificazioni richieste per questo scopo e conferisce agli interessati l'autorità legale necessaria per esercitare le loro funzioni.
3. Disposizioni opportune sono adottate per assicurare che gli ispettori abbiano la formazione professionale, le competenze, le attribuzioni, i poteri, lo status e l'indipendenza necessari o auspicabili per poter effettuare la verifica ed assicurare le conformità previste al paragrafo 1 del presente Standard.
4. Le ispezioni sono effettuate ad intervalli conformi alle prescrizioni dello Standard A5.1.3, ove opportuno. Tali intervalli non devono in nessun caso superare i tre anni.
5. Se uno Stato Membro riceve un reclamo, che non considera manifestamente infondato o acquisisce prove che una nave battente la sua bandiera non rispetta le prescrizioni della presente Convenzione o ha gravi deficienze nell'applicazione delle misure enunciate nella dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, adotta i provvedimenti necessari per indagare sulla questione e assicurarsi che siano adottate misure atte a porre rimedio alle deficienze riscontrate.
6. Ogni Stato Membro stabilisce regole appropriate assicurandone l'effettiva applicazione in modo da garantire agli ispettori condizioni giuridiche e di servizio tali da renderli indipendenti da ogni cambio di governo e da ogni indebita influenza esterna.
7. Gli ispettori, che ricevono chiare istruzioni circa i compiti da assolvere e sono muniti di poteri adeguati, sono autorizzati a:
   a) salire a bordo delle navi battenti la bandiera del Stato Membro;
   b) eseguire tutti gli esami, controlli o inchieste che ritengono necessari per assicurarsi che gli standard siano rigorosamente rispettati;
   c) esigere che sia posto rimedio a qualsiasi deficienza e che sia proibita la partenza di una nave dal porto fino a quando non sono state prese le misure necessarie ove c'è ragione di credere che tali deficienze costituiscono una grave infrazione alle prescrizioni della presente Convenzione, compresi i diritti della gente di mare, o rappresentano un grave pericolo per la sicurezza, la salute o la salvaguardia della gente di mare.
8. Qualsiasi misura adottata ai sensi del paragrafo 7 c) del presente Standard deve potere essere oggetto di un ricorso davanti all'autorità giudiziaria o amministrativa.

9. Gli ispettori hanno la facoltà di dare pareri piuttosto che stabilire o raccomandare procedure quando non c'è una infrazione manifesta alle prescrizioni della presente Convenzione che metta in pericolo la sicurezza, la salute o la salvaguardia della gente di mare interessata e non esistono antecedenti di infrazioni analoghe.
10. Gli ispettori devono tenere riservata la fonte di ogni reclamo o lamentela comprovante che esiste un pericolo o una deficienza di natura tale da compromettere le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare o che c'è una violazione delle disposizioni legislative, e non devono rivelare all'armatore o al suo rappresentante o all'operatore della nave che si è proceduto ad effettuare un'ispezione a seguito di una tale reclamo o lamentela.
11. Agli ispettori non devono affidarsi compiti che possano, in ragione del numero o natura, interferire con l'efficacia dell'ispezione o pregiudicare in qualsiasi modo la loro autorità o imparzialità nei confronti degli armatori, dei marittimi o di ogni altra parte interessata. In particolare, gli ispettori dovranno:
    a) non avere un interesse qualsiasi, diretto o indiretto, nelle attività che sono chiamati a controllare;
    b) essere tenuti, sotto pena di sanzioni o di misure disciplinari appropriate, a non rivelare, anche dopo aver lasciato il servizio, i segreti commerciali o i processi lavorativi riservati o le informazioni di natura personale di cui possono essere venuti a conoscenza nell'esercizio delle proprie funzioni.
12. Gli ispettori, per ogni ispezione effettuata, sottopongono un rapporto all'autorità competente. Una copia di questo rapporto, in lingua inglese o nella lingua di lavoro della nave, è consegnata al comandante mentre una seconda copia è affissa sulla bacheca avvisi della nave per informare i marittimi e, su richiesta, inviata ai loro rappresentanti.
13. L'autorità competente di ogni Stato Membro tiene dei registri delle ispezioni effettuate sulle condizioni applicate alla gente di mare a bordo delle navi battenti la sua bandiera. Essa pubblica un rapporto annuale sulle attività ispettive entro un termine ragionevole che non deve eccedere sei mesi dopo la fine dell'anno.
14. Nel caso di un'inchiesta condotta in seguito a un grave infortunio, il rapporto è sottoposto all'autorità competente appena possibile ma non oltre un mese dopo la conclusione dell'inchiesta.
15. Quando si è proceduto a un'ispezione o quando sono state prese misure conformi alle disposizioni del presente Standard, è importante compiere tutti gli sforzi possibili per evitare che la partenza della nave sia irragionevolmente trattenuta o ritardata.
16. Indennità possono essere corrisposte conformemente alla legislazione nazionale per ogni perdita o danno risultanti dall'esercizio illecito dei poteri degli ispettori. L'onere della prova incombe, in ogni caso, sul reclamante.
17. Sanzioni adeguate ed altre misure correttive sono previste ed effettivamente applicate da ogni Stato Membro in caso di violazioni alle prescrizioni della presente Convenzione (compresi i diritti dei marittimi) e per l'ostruzionismo esercitato nei confronti degli ispettori nell'esercizio delle proprie funzioni.

Linea guida B5.1.4 – Ispezione e applicazione

1. L'autorità competente e ogni altro servizio o autorità responsabile, di tutta o parte dell'ispezione sulle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare dovrebbero disporre delle risorse necessarie per svolgere le loro funzioni. In particolare:
   a) ogni Stato Membro dovrebbe adottare le misure necessarie in modo che gli ispettori possano disporre, nello svolgimento del loro lavoro, in base alle esigenze, dell'assistenza di esperti tecnici debitamente qualificati;
   b) gli ispettori dovrebbero disporre di uffici opportunamente ubicati, attrezzature e mezzi di trasporto idonei per poter svolgere i loro compiti in maniera efficace.
2. L'autorità competente dovrebbe elaborare delle Linee Guida in materia di conformità e di applicazione, in modo da garantire coerenza e guidare le attività di ispezione e di applicazione delle disposizioni relative alla presente Convenzione. Le linee guida dovrebbero essere fornite a tutti gli ispettori, ai pubblici ufficiali interessati e dovrebbero essere messe a disposizione dell'utenza nonché degli armatori e della gente di mare.
3. L'autorità competente dovrebbe stabilire procedure semplici che permettano di ricevere in forma riservata ogni informazione relativa ad eventuali violazioni delle prescrizioni della presente Convenzione, compresi i diritti dei marittimi, di segnalare direttamente o mediante i suoi rappresentanti e consentire agli ispettori di avviare senza indugio le opportune inchieste, ivi comprese:
   a) la possibilità di richiedere un'ispezione, ove necessario, da parte del comandante, dell'equipaggio o i suoi rappresentanti;
   b) fornire informazioni e consigli tecnici agli armatori e alla gente di mare nonché alle organizzazioni interessate riguardo ai mezzi più efficaci per attuare le prescrizioni della presente Convenzione ed apportare miglioramenti continui alle condizioni dei marittimi a bordo delle navi.
4. Gli ispettori dovrebbero avere una formazione professionale adeguata ed essere in numero sufficiente per poter assolvere i propri compiti in maniera efficace, tenendo debitamente conto di quanto segue:
   a) l'importanza dei compiti che sono tenuti a svolgere, in particolare il numero, la natura e le dimensioni delle navi sottoposte ad ispezione nonché il numero e la complessità delle disposizioni legali da applicare;
   b) le risorse messe a disposizione degli ispettori;
   c) le condizioni pratiche secondo le quali le ispezioni devono essere effettuate per essere efficaci.
5. Fatte salve le condizioni che potrebbero essere stabilite dalla legislazione nazionale per il reclutamento nel servizio pubblico, gli ispettori dovrebbero possedere qualificazioni e formazione professionale adeguata per svolgere le loro funzioni, e, ove possibile, avere una formazione marittima o un'esperienza come marittimo. Essi dovrebbero avere una conoscenza adeguata delle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare nonché della lingua inglese.
6. Dovrebbero essere adottate misure per assicurare agli ispettori aggiornamenti formativi durante il loro incarico.

7. Tutti gli ispettori dovrebbero avere una chiara visione delle condizioni nelle quali si dovrebbe procedere ad un'ispezione, dello scopo dell'ispezione da effettuare nelle diverse circostanze identificate e le modalità generali di ispezione.
8. Gli ispettori, muniti dei poteri necessari in applicazione della legge nazionale, dovrebbero essere autorizzati almeno a:
   a) salire a bordo delle navi liberamente e senza preavviso. Tuttavia, al momento di iniziare l'ispezione della nave, gli ispettori dovrebbero informare della loro presenza il comandante o la persona responsabile e, secondo i casi, i marittimi o i loro rappresentanti;
   b) interrogare il comandante, la gente di mare o ogni altra persona, compresi l'armatore o un suo rappresentante, su ogni questione relativa all'applicazione delle prescrizioni della legislazione, in presenza di ogni testimone che la persona può aver richiesto;
   c) esigere che vengano esibiti tutti i libri, giornali di bordo, registri, certificati o altri documenti o informazioni direttamente connesse con l'oggetto dell'ispezione allo scopo di verificarne la conformità con la legislazione nazionale che applica la presente Convenzione;
   d) assicurare l'affissione degli avvisi richiesti dalla legislazione nazionale in applicazione della presente Convenzione;
   e) prelevare e portare via, ai fini delle analisi, campioni di prodotti, di merci, di acqua potabile, di viveri, di materiali e sostanze utilizzate o manipolate;
   f) a seguito di un'ispezione, portare immediatamente all'attenzione dell'armatore, del gestore della nave o del comandante le deficienze che possono arrecare pregiudizio alla salute ed alla sicurezza delle persone a bordo;
   g) allertare l'autorità competente e, se necessario, l'organismo riconosciuto su qualsiasi deficienza o abuso che la legislazione in vigore non contempla in modo specifico e presentare proposte per il perfezionamento delle disposizioni normative;
   h) avvisare l'autorità competente in merito ad ogni infortunio sul lavoro o malattia professionale dei marittimi nei casi e secondo le modalità prescritte dalla legislazione.
9. Quando un campione è prelevato o portato via conformemente al paragrafo 8 e), della presente Linea guida, l'armatore o un suo rappresentante e, se del caso, un marittimo, dovrebbero essere avvisati o essere presenti al momento del ritiro del campione. La quantità di detto campione dovrebbe essere correttamente registrata dall'ispettore.
10. Il rapporto annuale pubblicato dall'autorità competente di ogni Stato Membro per quanto riguarda le navi battenti la sua bandiera dovrebbe includere:
    a) una lista della legislazione in vigore relativa alle condizioni di lavoro e di vita della gente di mare nonché di tutti gli emendamenti entrati in vigore nel corso dell'anno;
    b) informazioni dettagliate sull'organizzazione del sistema di ispezione;
    c) statistiche delle navi o altri locali sottoposti ad ispezione nonché delle navi ed altri locali effettivamente ispezionati;
    d) statistiche di tutti i marittimi soggetti alla legislazione nazionale;
    e) statistiche ed informazioni sulle violazioni della legislazione, le sanzioni inflitte e i casi di fermo delle navi;
    f) statistiche degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali dei marittimi che siano stati oggetto di denuncia.

Regola 5.1.5 – Procedure per i reclami a bordo

1. Ogni Stato Membro deve esigere che a bordo delle navi battenti la sua bandiera esistano procedure che consentono un regolamento giusto, efficace e rapido per ogni reclamo presentato da una marittima relativa a un'infrazione alle prescrizioni della presente Convenzione, ivi compresi i diritti della gente di mare.
2. Ogni Stato Membro proibisce e sanziona ogni forma di vittimizzazione di un marittimo che ha presentato un reclamo.
3. Le disposizioni della presente Regola e delle sezioni corrispondenti del Codice non pregiudicano il diritto del marittimo di chiedere un risarcimento danni attraverso qualsiasi mezzo legale ritenuto appropriato.

Standard A5.1.5 – Procedure per i reclami a bordo

1. Fatte salve le disposizioni previste dalla legislazione nazionale o dalle contrattazioni collettive, i marittimi potranno ricorrere alle procedure di reclamo a bordo su qualsiasi questione da essi ritenuta una violazione delle prescrizioni della presente Convenzione, compresi i diritti della gente di mare.
2. Ogni Stato Membro deve garantire che la legislazione preveda l'adozione di adeguate procedure per i reclami a bordo in modo da soddisfare le prescrizioni della Regola 5.1.5. Tali procedure hanno lo scopo di regolare la controversia all'origine del reclamo al livello più basso possibile. Tuttavia, in ogni caso, la gente di mare ha il diritto di presentare il reclamo direttamente al comandante e, se lo ritiene necessario, alle autorità esterne competenti.
3. Le procedure per i reclami a bordo devono prevedere il diritto per la gente di mare di essere accompagnata o rappresentata durante la procedura di reclamo nonché la sua tutela per prevenirne vessazioni in caso di reclamo. Il termine "vittimizzazione" designa ogni azione lesiva, qualunque ne sia l'autore, nei confronti del marittimo che ha presentato un reclamo, non manifestamente infondato.
4. Oltre ad una copia del proprio contratto di arruolamento marittimo, la gente di mare deve ricevere un documento che descriva le procedure di reclamo vigenti a bordo della nave. Il documento deve indicare in particolare le coordinate dell'autorità competente dello Stato di bandiera e, ove diverso, del paese di residenza della gente di mare, ed altresì il nome di una o più persone che si trovano a bordo che possono, in via riservata, fornire in maniera imparziale un parere circa il reclamo de quo e fornire assistenza in caso di attivazione della procedura di reclamo vigente a bordo.

Linea guida B5.1.5 – Procedure per i reclami a bordo

1. Fatte salve le disposizioni specifiche previste dalla contrattazione collettiva applicabile, l'autorità competente dovrebbe, in stretta consultazione con le organizzazioni degli armatori e della gente di mare, elaborare un modello per definire procedure eque, rapide e supportate sotto il profilo documentale per il trattamento dei reclami a bordo delle navi battenti la bandiera dello Stato Membro interessato.

Ai fini dell'elaborazione di dette procedure, dovrebbero essere presi in considerazione i punti seguenti:

a) molti reclami possono riguardare proprio gli individui ai quali deve essere presentato il reclamo o addirittura il comandante della nave. In questi casi, la gente di mare dovrebbe poter presentare reclamo direttamente al comandante o proporre lo stesso presso autorità esterne;
b) al fine di evitare problemi di vittimizzazione dei marittimi che presentano un reclamo su questioni disciplinate dalla presente Convenzione, le procedure dovrebbero prevedere la designazione di una persona a bordo in grado di fornire pareri alla gente di mare sulle procedure disponibili ed assistere alle riunioni o udienze attinenti all'oggetto del reclamo se il marittimo autore del reclamo ne fa richiesta.

2. Le procedure discusse durante le consultazioni indicate al paragrafo 1 della presente Linea guida dovrebbero prevedere come minimo quanto segue:
   a) i reclami dovrebbero essere presentati al capo servizio del marittimo che fa reclamo o al suo responsabile gerarchico;
   b) il capo servizio o il responsabile gerarchico del marittimo dovrebbero tentare di risolvere la controversia entro i limiti di tempo previsti in considerazione della gravità dell'oggetto della lite;
   c) se il capo servizio o il responsabile gerarchico non riescono a risolvere la controversia con soddisfazione del marittimo, quest'ultimo può rivolgersi al comandante, che dovrebbe occuparsi personalmente della questione;
   d) i marittimi dovrebbero sempre avere il diritto di essere accompagnati e rappresentati da un altro marittimo di loro scelta a bordo della nave interessata;
   e) tutti i reclami e le relative decisioni dovrebbero essere registrati e messi a verbale e una copia di essi dovrebbe essere consegnata ai marittimi interessati;
   f) se un reclamo non può essere risolto a bordo, la questione dovrebbe essere indirizzata a terra all'armatore che dovrebbe disporre di un termine adeguato per risolvere il problema, se del caso, in consultazione con la gente di mare interessata o con ogni persona che quest'ultima può nominare per rappresentarla;
   g) in tutti i casi, la gente di mare dovrebbe avere il diritto di presentare il suo reclamo direttamente al comandante e all'armatore nonché alle autorità competenti.

Regola 5.1.6 Sinistri marittimi

1. Ogni Stato Membro procede ad un'inchiesta ufficiale su ogni sinistro marittimo grave che ha comportato feriti o perdite di vite umane che coinvolge una nave battente la sua bandiera. Il rapporto finale di un'inchiesta è, di norma, reso pubblico.
2. Gli Stati Membri devono cooperare gli uni con gli altri in modo da facilitare le inchieste sui sinistri marittimi gravi indicati al paragrafo 1 della presente Regola.

Standard – A5.1.6 Sinistri marittimi

Nessuna disposizione.

Linea guida B5.1.6 – Sinistri marittimi

Nessuna disposizione.

Regola 5.2 Responsabilità dello Stato di approdo

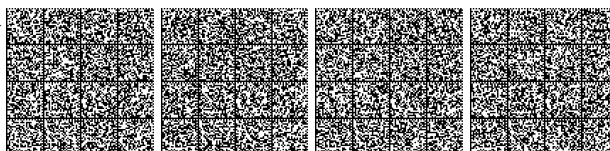
Obiettivo: permettere a ogni Stato Membro di adempiere le responsabilità che gli competono ai sensi della presente Convenzione in relazione alla cooperazione internazionale necessaria per assicurare l'attuazione e il rispetto degli Standard della Convenzione a bordo delle navi straniere

Regola 5.2.1 – Ispezioni nei porti

1. Ogni nave straniera che fa scalo, nel corso regolare attività operativa o per ragioni inerenti al suo esercizio, nel porto di uno Stato Membro può essere soggetta ad un'ispezione conformemente alle disposizioni del paragrafo 4 dell'articolo V, per verificare la conformità alle prescrizioni della presente Convenzione inclusi i diritti dei marittimi relativi alle condizioni di lavoro e di vita a bordo di una nave.
2. Ogni Stato Membro accetta il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo richiesti dalla Regola 5.1.3, che attesti, fino a prova contraria, la rispondenza alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare. Di conseguenza l'ispezione nei suoi porti si limita, salvo i casi previsti dal Codice, a un controllo del certificato e della dichiarazione.
3. Le ispezioni nei porti sono effettuate da funzionari autorizzati, conformemente alle disposizioni del Codice e degli altri accordi internazionali applicabili che disciplinano le ispezioni svolte sul territorio dello Stato Membro a titolo di controllo delle navi per conto dello Stato di approdo. Dette ispezioni si limitano a verificare che gli aspetti esaminati siano conformi alle prescrizioni applicabili degli articoli e delle regole della presente Convenzione nonché della sola Parte A del Codice.
4. Le ispezioni effettuate in applicazione della presente Regola si basano su un efficace sistema di ispezione e di sorveglianza da parte dello Stato di approdo per contribuire ad assicurare che le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo delle navi, che fanno scalo in un porto dello Stato Membro interessato, siano conformi alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare.
5. Informazioni relative al sistema menzionato al paragrafo 4 della presente Regola, ivi compreso il metodo utilizzato per valutarne la sua efficacia, figurano nei rapporti redatti dagli Stati Membri in applicazione dell'articolo 22 della Costituzione dell'ILO.

Standard A5.2.1 – Ispezioni nei porti

1. Quando un funzionario autorizzato si presenta a bordo per effettuare una ispezione e che abbia richiesto, se del caso, il certificato di lavoro marittimo e la dichiarazione di conformità del lavoro marittimo, controlla che:
   a) i documenti richiesti non sono stati presentati o non sono aggiornati o lo sono ma risultano contraffati oppure i documenti presentati non contengono le informazioni richieste dalla presente Convenzione o non sono validi per un altro motivo;
   b) esistono validi motivi per credere che le condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della presente Convenzione;
   c) esistono motivi ragionevoli per ritenere che la nave abbia cambiato bandiera allo scopo di sfuggire all'obbligo di conformarsi alle disposizioni della presente Convenzione;
   d) è stato depositato un reclamo che adduce a ritenere che alcune condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave non sono conformi alle prescrizioni della presente Convenzione;

   può essere effettuato una ispezione più dettagliata al fine di verificare le condizioni di lavoro e di vita a bordo della nave. Tale ispezione sarà in ogni caso effettuata quando si ritiene o si presume che le condizioni di lavoro e di vita non siano conformi e potrebbero costituire un reale pericolo per la sicurezza, la salute o la salvaguardia della gente di mare oppure quando il funzionario autorizzato ha ragione di ritenere che ogni deficienza possa costituire un'infrazione grave alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare.
2. Quando è effettuata un'ispezione più dettagliata su una nave straniera nel porto di uno Stato Membro da parte di funzionari autorizzati nelle circostanze indicate al paragrafo 1a), b) o c) del presente Standard, essa verte, di norma, sui punti elencati nell'allegato A5-III.
3. Quando un reclamo è depositato ai sensi del paragrafo 1 d) del presente Standard, l'ispezione deve limitarsi di solito all'oggetto del reclamo, a meno che il reclamo o la relativa istruttoria forniscano solide ragioni per procedere a un'ispezione più approfondita, conformemente al paragrafo 1 b) del presente Standard. Ai fini del paragrafo 1 d) del presente Standard, per "reclamo" s'intende ogni informazione fornita da un marittimo, un organismo professionale, una associazione, un sindacato o,generalmente , chiunque abbia interesse alla sicurezza della nave, ivi compresi i rischi per la sicurezza o la salute dei marittimi a bordo.
4. Quando, a seguito di un'ispezione più approfondita, si rileva che le condizioni di lavoro e di vita a bordo di una nave non sono conformi alle prescrizioni della presente Convenzione, il funzionario autorizzato deve immediatamente segnalare al comandante della nave le deficienze constatate e il termine ultimo entro il quale devono essere effettuati gli adeguamenti. Nel caso in cui il funzionario interessato consideri gravi le deficienze constatate o se dette deficienze dovessero essere in relazione con un reclamo presentato in virtù del paragrafo 3 del presente Standard, il funzionario autorizzato le sottopone all'attenzione delle organizzazioni degli armatori e della gente di mare presenti sul territorio del Stato Membro in cui è avvenuta l'ispezione, e può al contempo:
   a) informare un rappresentante dello Stato di bandiera;
   b) fornire le informazioni pertinenti alle autorità competenti del porto di scalo successivo.

5. Lo Stato Membro sul cui territorio è effettuata l'ispezione ha il diritto di trasmettere al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro una copia del rapporto di ispezione corredato, se del caso, della risposta pervenuta entro il termine prescritto da parte dalle autorità competenti dello Stato di bandiera affinché vengano adottate tutte le misure utili e appropriate per garantire la consegna delle informazioni e che queste siano portate a conoscenza di coloro che possono avvalersi delle pertinenti procedure di ricorso.
6. Quando, a seguito di un'ispezione più dettagliata, il funzionario autorizzato rileva che la nave non è conforme alle prescrizioni della presente Convenzione e che:
   a) le condizioni a bordo costituiscono un serio pericolo per la sicurezza, la salute e la salvaguardia della gente di mare;
   b) la non conformità costituisce una infrazione grave o ripetuta alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare,

   il funzionario autorizzato adotta misure atte a garantire il fermo della nave fino a quando le non conformità rilevate in virtù dei punti a) oppure b) del presente paragrafo non sono state eliminate oppure fino a quando detto funzionario non avrà accettato un piano di azione che miri a correggere le non conformità e non sarà convinto che il piano sarà realizzato in maniera rapida. Se alla nave è impedito di partire, il funzionario autorizzato deve avvisare immediatamente lo Stato di bandiera e invitare, se possibile, uno dei suoi rappresentanti ad essere presente, richiedendo allo Stato di bandiera di rispondere entro il termine prescritto. Il funzionario autorizzato informa altresì, senza indugio, le relative organizzazioni degli armatori e della gente di mare dello Stato di approdo in cui ha avuto luogo l'ispezione.
7. Ogni Stato Membro vigila affinché i suoi funzionari autorizzati ricevano orientamenti, del tipo indicato nella Parte B del Codice, concernenti alla natura delle circostanze che giustificano il fermo di una nave ai sensi del paragrafo 6 del presente Standard.
8. Ogni Stato Membro nell'esercizio delle responsabilità di cui è investito ai sensi del presente Standard deve fare tutto il possibile per evitare che una nave sia in stato di fermo o ritardata indebitamente. Se si rileva che una nave è stata indebitamente tenuta in stato di fermo o ritardata, si prevede la corresponsione di un risarcimento per ogni perdita o danno subito. In questi casi, l'onere della prova incombe sul reclamante.

Linea guida B5.2.1 – Ispezioni nei porti

1. L'autorità competente dovrebbe elaborare delle Linee Guida in materia di ispezioni per i funzionari autorizzati ai sensi della Regola 5.2.1. Tale Linee Guida dovrebbero tendere ad assicurare coerenza e fornire orientamenti per le attività ispettive e di applicazione delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti dei marittimi. Copia delle linee Guida dovrebbe essere fornita a tutti i funzionari autorizzati e tenute a disposizione dell'utenza, degli armatori e della gente di mare.
2. Ai fini dell'elaborazione di una Linea Guida sulle circostanze che giustificano il fermo di una nave ai sensi del paragrafo 6 dello Standard A5.2.1, l'autorità competente dovrebbe considerare che, in relazione alle infrazioni indicate al paragrafo 6 b) dello Standard A5.2.1, la gravità della violazione potrebbe dipendere dalla natura della deficienza in questione.

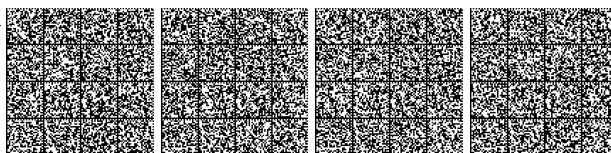
Quest'ultima sarebbe particolarmente rilevante nei casi di violazione dei diritti e principi fondamentali o in materia di arruolamento e di diritti sociali della gente di mare come stabilito dagli articoli III e IV. A titolo di esempio, l'impiego di una persona di età inferiore a quella prevista dovrebbe essere considerata come una violazione grave, anche se riguarda una sola persona a bordo. Negli altri casi, si dovrebbe tenere conto del numero delle diverse deficienze constatate nel corso di un'ispezione: ad esempio, sarà necessario constatare un numero rilevante di deficienze connesse agli alloggi o all'alimentazione e servizio mensa che non minacciano la sicurezza o la salute, prima di poter essere considerate un'infrazione grave.

3. Gli Stati Membri dovrebbero, per quanto possibile, cooperare gli uni con gli altri per l'adozione di linee guida concordate a livello internazionale relative alle politiche d'ispezione, in particolare per quanto riguarda le circostanze che giustificano il fermo di una nave.

Regola 5.2.2 – Procedure per la gestione a terra dei reclami dei marittimi

1. Ogni Stato Membro vigila affinché i marittimi che si trovano a bordo di navi che fanno scalo in un porto situato sul suo territorio e che dichiarano una violazione alle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare, abbiano il diritto di fare reclamo contro la violazione per la sua eliminazione in modo rapido e concreto.

Standard A5.2.2 – Procedure per la gestione a terra dei reclami della gente di mare

1. Il reclamo di un marittimo comprovante una violazione delle prescrizioni della presente Convenzione, inclusi i diritti della gente di mare, può essere presentato al funzionario autorizzato del porto in cui nave fa scalo. In questo caso, il suddetto funzionario deve avviare un'istruttoria iniziale.
2. Ove opportuno, in base alla natura del reclamo, l'istruttoria deve verificare se sono state avviate le procedure per i reclami a bordo previste dalla Regola 5.1.15. Il funzionario autorizzato può altresì effettuare un'ispezione più dettagliata conformemente allo Standard A5.2.1
3. Il funzionario autorizzato deve, se del caso, tentare di risolvere la controversia a bordo della nave.
4. Nel caso in cui l'inchiesta o l'ispezione effettuate secondo il presente Standard rivelassero una non conformità ai sensi del paragrafo 6 dello Standard A5.2.1, si applicano le disposizioni di quel paragrafo.
5. Quando non sono applicate le disposizioni del paragrafo 4 del presente Standard e il problema non è stato risolto a bordo della nave, il funzionario autorizzato informa immediatamente lo Stato di bandiera, cercando di ottenere, entro il termine prescritto, consigli nonché un piano di misure correttive.

6. Quando il reclamo non è stato risolto nonostante le misure prese conformemente al paragrafo 5 del presente Standard, lo Stato di approdo deve trasmettere una copia del rapporto redatto dal funzionario autorizzato al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro. Al rapporto deve essere allegata l'eventuale risposta, pervenuta entro il termine prescritto, delle autorità competenti dello Stato di bandiera. Le organizzazioni degli armatori e della gente di mare dello Stato di approdo sono altresì informate. Inoltre, statistiche e informazioni riguardanti i reclami che sono stati risolti devono essere periodicamente inviate dallo Stato di approdo al Direttore Generale dell'Ufficio Internazionale del Lavoro. Dette comunicazioni sono fatte al fine della tenuta di un registro e portate a conoscenza delle parti, incluse le organizzazioni di armatori e della gente di mare, che potrebbero avvalersene nelle procedure di ricorso pertinenti.
7. Adeguate misure devono essere prese per garantire la riservatezza dei reclami presentati dalla gente di mare.

Linea guida B5.2.2 Procedure per la gestione a terra dei reclami della gente di mare

1. Quando un reclamo indicato nello Standard A5.2.2 è analizzato da un funzionario autorizzato, quest'ultimo dovrebbe innanzitutto verificare se si tratta di un reclamo di natura generale che riguarda quindi tutti i marittimi a bordo della nave o solo una categoria oppure se si tratta di un caso individuale del marittimo interessato.
2. Se il reclamo è di natura generale, si dovrebbe prevedere il ricorso ad un'ispezione più dettagliata conformemente allo Standard A5.2.1.
3. Se il reclamo riguarda un caso individuale, sarebbe opportuno procedere ad una valutazione degli esiti delle procedure eventualmente avviate a bordo per risolvere il reclamo in questione. Nel caso in cui dette procedure a bordo non fossero state attuate, il funzionario autorizzato dovrebbe consigliare al reclamante di fare ricorso a tutte le procedure disponibili a bordo. Devono sussistere ragioni fondate per giustificare l'esame di un reclamo a terra prima di aver attuato le procedure previste a bordo. Queste ultime includono l'inadeguatezza o indebito ritardo delle procedure interne o ancora la paura del reclamante di subire delle ritorsioni a causa del reclamo.
4. In ogni istruttoria relativa ad un reclamo, il funzionario autorizzato dovrebbe dare al comandante, all'armatore e ad ogni persona coinvolta nel reclamo la possibilità di far conoscere il proprio punto di vista.
5. Il funzionario autorizzato può astenersi dall'intervenire ulteriormente nella risoluzione del reclamo nel caso in cui lo Stato di bandiera, rispondendo alla notifica dello Stato di approdo conformemente al paragrafo 5 dello Standard A5.2.2, dimostri che è in grado di gestire la questione e che dispone di procedure adeguate a questo scopo e abbia presentato un piano di azione accettabile.

Regola 5.3 – Responsabilità del fornitore di manodopera

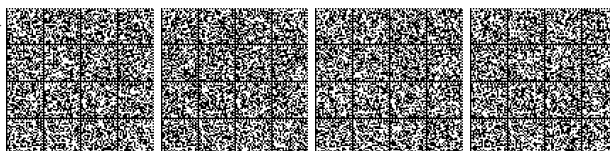
Obiettivo: garantire che ogni Stato Membro si assuma le proprie responsabilità ai sensi della presente Convenzione per quanto riguarda il reclutamento e il collocamento dei marittimi nonché la protezione sociale di questi ultimi.

1. Fatto salvo il principio della sua responsabilità per quanto riguarda le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare a bordo delle navi battenti la sua bandiera, ogni Stato Membro ha altresì la responsabilità di vigilare sull'applicazione delle prescrizioni della presente Convenzione relative al reclutamento, al collocamento ed alla tutela in materia di sicurezza sociale dei marittimi che sono suoi cittadini o residenti o persone domiciliate sul suo territorio, nella misura prevista dalla presente Convenzione.
2. Nel Codice figurano prescrizioni dettagliate per l'applicazione del paragrafo 1 della presente Convenzione.
3. Ogni Stato Membro elabora un sistema efficace di ispezione e di sorveglianza per ottemperare alle sue responsabilità come fornitore di manodopera in virtù della presente Convenzione.
4. Informazioni relative al sistema menzionato al paragrafo 3 della presente Regola, ivi compreso il metodo utilizzato per valutarne l'efficacia, dovranno figurare nei rapporti redatti dagli Stati Membri in applicazione dell'articolo 22 della Costituzione dell'ILO.

Standard A5.3 – Responsabilità del fornitore di manodopera

1. Ogni Stato Membro garantisce il rispetto delle prescrizioni della presente Convenzione applicabili al funzionamento e alle attività dei servizi di reclutamento e di collocamento della gente di mare presenti sul suo territorio mediante un sistema di ispezione e di sorveglianza e attraverso procedure legali in caso di infrazione delle disposizioni in materia di autorizzazione ed altre specifiche prescrizioni operative previste nello Standard A1.4.

Linea guida B5.3 – Responsabilità del fornitore di manodopera

1. I servizi privati di reclutamento e collocamento della gente di mare presenti sul territorio dello Stato Membro o ovunque essi si trovino, nel fornire manodopera all'armatore, dovrebbero assumersi l'obbligo di assicurare il rispetto da parte dell'armatore delle condizioni previste nei contratti di arruolamento marittimo stipulati con la gente di mare.

ALLEGATO A5-I

Condizioni di lavoro e di vita dei marittimi sottoposte ad ispezione e successiva approvazione da parte dello Stato di bandiera prima della certificazione della nave conformemente al paragrafo 1 dello Standard A5.1.3:

Età minima

Certificato medico

Qualifiche e abilitazioni della gente di mare

Contratti di arruolamento marittimo

Ricorso a ogni servizio di reclutamento e collocamento privato autorizzato, certificato o regolamentato

Durata dell'orario di lavoro e di riposo

Composizione dell'equipaggio

Alloggi

Strutture ricreative a bordo

Alimentazione e servizio di ristorazione

Salute e sicurezza, prevenzione degli infortuni

Assistenza medico-sanitaria a bordo

Procedure per i reclami a bordo

Pagamento dei salari

ALLEGATO A5-II

Certificato del Lavoro Marittimo
(nota: il presente certificato deve essere accompagnato in allegato da una Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo)

Rilasciato in virtù delle disposizioni dell'Articolo V e del Titolo 5 della
Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006
(qui di seguito "la Convenzione")
sotto l'autorità del governo di:

(Denominazione esatta dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere la bandiera)

da --
(Designazione esatta e indirizzo completo dell'autorità competente o dell'organismo riconosciuto debitamente abilitato ai sensi delle disposizioni della Convenzione)

Caratteristiche della nave

Nome della nave --

Nominativo internazionale --

Porto di immatricolazione --

Data di immatricolazione --

Stazza lorda (1) --

Numero IMO --

Tipo di nave --

Nome e indirizzo dell'armatore (2) --

----

(1) Per le navi coperte dalle disposizioni transitorie relative alla stazzatura adottate dall'IMO, la stazza lorda è quella indicata nella colonna OSSERVAZIONI del Certificato Internazionale di Stazza delle navi (1969) Cfr. Articolo II.1.c della Convenzione.

(2) *Armatore* designa il proprietario della nave o altra entità o persona, quale il gerente, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, al quale il proprietario ha dato la responsabilità dell'esercizio della nave e che, assumendo tale responsabilità, ha accettato di incaricarsi dei compiti e delle responsabilità incombenti agli armatori ai termini della presente Convenzione, indipendentemente dal fatto che altre entità o persone assolvano in suo nome alcuni di questi compiti o responsabilità. Cfr. Articolo II.1.j della Convenzione.

Si certifica che:

1. Questa nave è stata ispezionata e che la sua conformità alle prescrizioni della Convenzione e alle disposizioni della Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo qui allegata è stata verificata.
2. Le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare come specificate nell'Allegato A5-I della Convenzione sono state giudicate corrispondenti alle prescrizioni nazionali adottate dal paese summenzionato per attuare la Convenzione. La Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo, figurante in allegato, contiene, nella Parte I, un'elencazione di dette prescrizioni nazionali.

Il presente Certificato è valido fino al -------------------------- su riserva di ispezione effettuata conformemente alle disposizioni degli Standard A5.1.3 e A5.1.4 della Convenzione.

Il presente Certificato è valido solo se accompagnato dal rilascio della Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo

a -- il ---

Data dell'ispezione in base della quale il presente Certificato è rilasciato -------------------------------

Rilasciato a -- il --

Firma del funzionario debitamente autorizzato che ha rilasciato il Certificato
(Sigillo o timbro, secondo i casi, dell'autorità che rilascia il Certificato)

Ispezione intermedia obbligatoria e, se necessaria, ogni ispezione supplementare

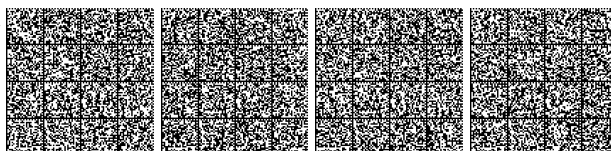
Si certifica che la nave è stata ispezionata conformemente alle disposizioni degli Standard A5.1.3 e A5.1.4 della Convenzione e che le condizioni del lavoro e della vita della gente di mare come specificate nell'Allegato A5-I della Convenzione sono state giudicate corrispondenti alle prescrizioni nazionali adottate dal paese summenzionato per attuare la Convenzione.

Ispezione intermedia
(da effettuare entro il secondo
e il terzo anniversario della data
di rilascio del certificato)

***Firmato* ------------------------------------**
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: -------------------------------------

Data: --------------------------------------
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

Annotazioni supplementari (se necessarie)

Si certifica che la nave è stata oggetto di un'ispezione supplementare per verificare che essa continui ad essere in conformità con le prescrizioni nazionali che attuano la Convenzione, conformemente alle disposizioni dello Standard A3.1, paragrafo 3, della Convenzione (nuova immatricolazione o modifica sostanziale degli alloggi) o per altri motivi.

Ispezione supplementare
(se necessario)

Firmato ------------------------------------
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: -------------------------------------

Data: ---------------------------------------
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

Ispezione supplementare
(se necessario)

Firmato ------------------------------------
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: -------------------------------------

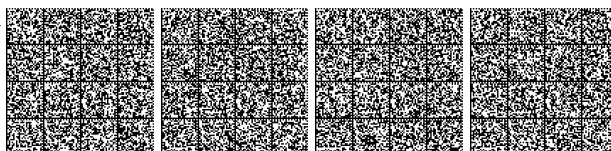
Data: ---------------------------------------
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

Ispezione supplementare
(se necessario)

Firmato ------------------------------------
(Firma del funzionario autorizzato)

Luogo: ---------------------------------------

Data: ---
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006

Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo – Parte I

(Nota: la presente dichiarazione deve essere allegata al Certificato del Lavoro Marittimo della nave)

Rilasciata sotto l'autorità di: ----------------------------
(inserire il nome dell'autorità competente come definita nell'articolo II, paragrafo 1 a) della Convenzione)

In relazione alle disposizioni della Convenzione del Lavoro Marittimo del 2006, la nave risponde alle seguenti caratteristiche:

Nome della nave	Numero IMO	Stazza lorda

ed è utilizzata conformemente alle prescrizioni dello Standard A5.1.3 della Convenzione del Lavoro Marittimo del 2006.

Il sottoscritto dichiara, in nome dell'autorità competente summenzionata, che:

a) le disposizioni della Convenzione del Lavoro Marittimo sono pienamente contenute nelle prescrizioni nazionali sotto indicate;
b) tali prescrizioni nazionali sono contenute nelle disposizioni nazionali alle quali si fa riferimento qui di seguito; spiegazioni relative al tenore di queste disposizioni sono fornite ove necessario;
c) i dettagli di tutte le equivalenze sostanziali applicabili ai sensi dell'articolo VI, paragrafi 3 e 4, sono forniti <sotto la rubrica corrispondente delle prescrizioni nazionali qui di seguito elencate> <nella sezione prevista a questo scopo qui di seguito> *(cancellare l'annotazione se non applicabile)*
d) tutte le deroghe concesse dall'autorità competente conformemente al Titolo 3 sono chiaramente indicate nella sezione prevista qui di seguito a questo scopo;
e) le prescrizioni relative a una categoria specifica di navi previste dalla legislazione nazionale sono ugualmente menzionate sotto la rubrica corrispondente.

1. Età minima (Regola 1.1) --
2. Certificato medico (Regola 1.2) --
3. Qualifiche e abilitazioni della gente di mare (Regola 1.3) --
4. Contratti di arruolamento marittimo (Regola 2.1) --
5. Ricorso a ogni servizio di reclutamento e collocamento privato autorizzato, certificato o regolamentato (Regola 1.4) ---
6. Durata dell'orario di lavoro o di riposo (Regola 2.3) ---
7. Composizione dell'equipaggio (Regola 2.7) ---
8. Alloggi (Regola 3.1) ---
9. Strutture ricreative a bordo (Regola 3.1) ---

10. Alimentazione e servizio di ristorazione (Regola 3.2) --
11. Salute e sicurezza, prevenzione degli infortuni(Regola 4.3) --
12. Assistenza medico-sanitaria a bordo (Regola 4.1) --
13. Procedure per i reclami a bordo (Regola 5.1.5) ---
14. Pagamento dei salari (Regola 2.2) --

Nome -------------------------------
Titolo -------------------------------
Firma: ------------------------------
Luogo: -----------------------------
Data: -------------------------------
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

Equivalenze sostanziali

(Nota: cancellare il paragrafo se non applicabile)

Le equivalenze sostanziali applicabili conformemente ai paragrafi 3 e 4 dell'Articolo VI della Convenzione, fatta eccezione per quelle sopra menzionate, sono indicate qui di seguito *(dare una* descrizione, se necessaria*)*

Nessuna equivalenza è stata concessa.

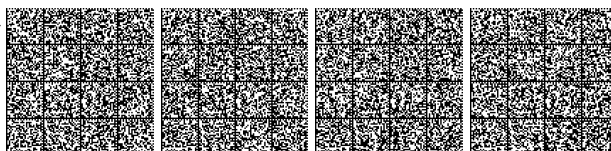
Nome: ----------------------------
Titolo: ----------------------------
Firma: ----------------------------
Luogo: ----------------------------
Data: ------------------------------
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

Deroghe

(Nota: cancellare il paragrafo se non applicabile)

Le deroghe concesse dall'autorità competente conformemente al Titolo 3 della Convenzione sono qui di seguito indicate:

Nessuna deroga è stata concessa.

Nome: ----------------------------
Titolo: ----------------------------
Firma: ----------------------------
Luogo: ----------------------------
Data: ------------------------------
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo – Parte II

Misure adottate per garantire la conformità costante tra le ispezioni

Le misure qui di seguito sono stabilite dall'armatore il cui nome figura nel Certificato del Lavoro Marittimo al quale è allegata la presente Dichiarazione per garantire la conformità costante tra le ispezioni:

(Menzionare qui di seguito le misure stabilite per garantire la conformità costante degli elementi enunciati nella Parte I)

1. Età minima (Regola 1.1) ☐

----

2. Certificato medico (Regola 1.2) ☐

----

3. Qualifiche e abilitazioni della gente di mare (Regola 1.3) ☐

----

4. Contratti di arruolamento marittimo (Regola 2.1) ☐

----

5. Ricorso a ogni servizio di reclutamento e collocamento privato sotto autorizzato o certificato o regolamentato (Regola 1.4) ☐

----

6. Durata dell'orario di lavoro o di riposo (Regola 2.3) ☐

----

7. Composizione dell'equipaggio (Regola 2.7) ☐

----

8. Alloggi (Regola 3.1) ☐

----

9. Strutture ricreative a bordo (Regola 3.1) ☐

----

10. Alimentazione e servizio di ristorazione (Regola 3.2) ☐

----

11. Salute e sicurezza, prevenzione degli infortuni (Regola 4.3) ☐

----

12. Assistenza medico-sanitaria a bordo (Regola 4.1) ☐

----

13. Procedure per i reclami a bordo (Regola 5.1.5) ☐

----

14. Pagamento dei salari (Regola 2.2) ☐

Io sottoscritto certifico che le misure di cui sopra sono state stabilite al fine di garantire tra le ispezioni la conformità costante rispetto alle prescrizioni citate nella Parte I.

Nome dell'armatore (1) -----------------

Indirizzo della società: -----------------

Nome della persona abilitata a firmare:

Funzione ---------------------------------

Firma della persona abilitata a firmare:

Data: --------------------------------------
(Sigillo o timbro dell'armatore) (1)

Le misure su indicate sono state verificate da (*indicare il nome dell'autorità competente o dell'organismo debitamente autorizzato) e,* dopo l'ispezione della nave, sono state giudicate conformi agli obiettivi indicati alla lettera b) del paragrafo 10 dello Standard A5.1.3 per quanto riguarda le misure atte a garantire la conformità iniziale e costante con le prescrizioni enunciate nella Parte I della presente Dichiarazione.

Nome: -------------------------------
Titolo: -------------------------------
Indirizzo: ----------------------------

Firma: -------------------------------
Luogo: ------------------------------
Data: --------------------------------
(Sigillo o timbro dell'autorità, secondo i casi)

(1) *Armatore* designa il proprietario della nave o altra entità o persona, quale il gerente, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, al quale il proprietario ha dato la responsabilità dell'esercizio della nave e che, assumendo questa responsabilità, ha accettato di incaricarsi dei compiti e delle responsabilità incombenti agli armatori ai termini della presente Convenzione, indipendentemente dal fatto che altre entità o persone assolvano in suo nome alcuni di questi compiti o responsabilità. Cfr. Articolo II.1.j della Convenzione.

Certificato del lavoro marittimo provvisorio

Rilasciato in virtù delle disposizioni dell'Articolo V e del Titolo 5 della
Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006
(qui di seguito "la Convenzione") sotto l'autorità del governo di:

(Denominazione esatta dello Stato di cui la nave è autorizzata a battere la bandiera)

da ---

(Designazione esatta e indirizzo completo dell'autorità competente o dell'organismo autorizzato debitamente abilitato in virtù delle disposizioni della Convenzione)

Caratteristiche della nave

Nome della nave --
Nominativo internazionale ---
Porto di immatricolazione ---
Data di immatricolazione ---
Stazza lorda (1) --
Numero IMO ---
Tipo di nave --
Nome e indirizzo dell'armatore (2) --

Si certifica, ai fini del paragrafo 7 dello Standard A5.1.3 della Convenzione, che:

a) questa nave è stata ispezionata, per quanto ragionevole e possibile, in relazione alle rubriche elencate nell'allegato A5-I della Convenzione, tenuto conto della verifica degli elementi specificati alle lettere b), c) e d) qui di seguito;
b) l'armatore ha dimostrato all'autorità competente o all'organismo autorizzato che a bordo della nave sono in atto procedure atte a garantire la conformità con le disposizioni della Convenzione;
c) il comandante conosce le prescrizioni della Convenzione e gli obblighi relativi alla sua attuazione;
d) le informazioni pertinenti sono state sottoposte all'autorità competente o all'organismo autorizzato per procedere alla redazione di una Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo.

Il presente certificato è valido fino al ------------------ su riserva di ispezioni effettuate conformemente alle disposizioni degli Standard A5.1.3 e A5.1.4 della Convenzione.

Data dell'ispezione indicata qui sopra al punto a): --
Rilasciato a -- il ---
Firma del funzionario debitamente autorizzato
che ha rilasciato il presente certificato provvisorio ---
(Sigillo o timbro, secondo i casi, dell'autorità che rilascia il certificato)

(1) Per le navi coperte dalle disposizioni transitorie relative alla stazzatura adottate dall'IMO, la stazza lorda è quella indicata nella colonna OSSERVAZIONI del Certificato Internazionale di Stazza delle navi (1969). Cfr. Articolo II.1.c) della Convenzione.
(2) *Armatore* designa il proprietario della nave o altra entità o persona, quale il gerente, l'agente o il noleggiatore a scafo nudo, al quale il proprietario ha dato la responsabilità dell'esercizio della nave e che, assumendo questa responsabilità, ha accettato di incaricarsi dei compiti e delle responsabilità incombenti agli armatori ai termini della presente Convenzione, indipendentemente dal fatto che altre entità o persone assolvano in suo nome alcuni di questi compiti o responsabilità. Cfr. Articolo II.1.j) della Convenzione.

Allegato A5-III

Elementi generali soggetti a controllo dettagliato da parte di un funzionario autorizzato in un porto di uno Stato Membro che effettua un'ispezione dello Stato di approdo in virtù dello Standard A5.2.1:

Età minima

Certificato medico

Qualifiche e abilitazioni della gente di mare

Contratti di arruolamento marittimo

Ricorso a ogni servizio di reclutamento e di collocamento privato autorizzato o certificato o regolamentato

Durata dell'orario di lavoro o del riposo

Composizione dell'equipaggio

Alloggi

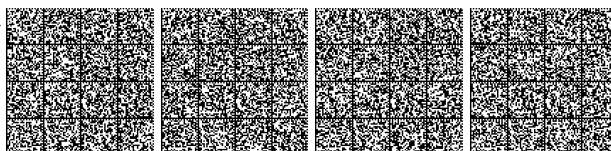
Strutture ricreative a bordo

Alimentazione e servizio di ristorazione

Salute e sicurezza, prevenzione infortuni

Assistenza medico-sanitaria a bordo

Procedure per i reclami a bordo

Pagamento dei salari

Allegato B5-I – ESEMPIO DI DICHIARAZIONE NAZIONALE

Cfr. Linea guida B5.1.3, paragrafo 5

Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006
Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo – Parte I

(Nota: la presente dichiarazione deve essere allegata
al Certificato del Lavoro Marittimo della nave)

Rilasciata sotto l'autorità del **Ministero del Trasporto Marittimo di XXXXXXX**

In relazione alle disposizioni della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006, la nave risponde alle seguenti caratteristiche:

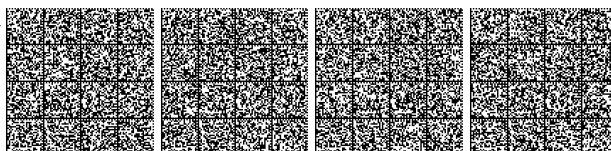
Nome della nave	**Numero IMO**	**Stazza lorda**
ESEMPIO	12345	1.000

ed è utilizzata conformemente alle prescrizioni dello Standard A5.1.3 della Convenzione del Lavoro Marittimo del 2006.

Il sottoscritto dichiara, in nome dell'autorità competente summenzionata, che:
f) le disposizioni della Convenzione del Lavoro Marittimo sono pienamente contenute nelle prescrizioni nazionali sotto indicate;
g) tali prescrizioni nazionali sono contenute nelle disposizioni nazionali alle quali si fa riferimento qui di seguito; spiegazioni relative al tenore di dette disposizioni sono fornite ove necessario;
h) i dettagli di tutte le disposizioni equivalenti nell'insieme applicabile in virtù dell'articolo VI, paragrafi 3 e 4, sono forniti <sotto la rubrica corrispondente delle prescrizioni nazionali qui di seguito elencate> <nella sezione prevista a questo scopo qui di seguito> *(cancellare l'annotazione non applicabile)*
i) tutte le deroghe concesse dall'autorità competente conformemente al Titolo 3 sono chiaramente indicate nella sezione prevista qui di seguito a questo scopo;
j) le prescrizioni relative a una categoria specifica di navi previste dalla legislazione nazionale sono ugualmente menzionate sotto la rubrica corrispondente.

1. Età minima (Regola 1.1)

Legge n. 123 del 1905, come emendata ("Legge"), Capitolo X; Regolamento marittimo

("Regolamento"), 2006, Norme 1111- 1222.

Le età minime sono quelle enunciate nella Convenzione.

Il termine "notte" indica il periodo compreso dalle ore 21 alle ore 6, salvo diverse disposizioni del Ministero del Trasporto Marittimo (il "Ministero").

L'allegato A fornisce esempi di lavori pericolosi proibiti alle persone di età inferiore ai 18 anni. Nel caso di navi da carico, nessun individuo di età inferiore ai 18 anni, può lavorare nelle zone indicate come "aree pericolose" sulla pianta della nave (da allegare alla presente Dichiarazione).

2. Certificato medico (Regola 1.2)

Legge, Capitolo XI; Regolamento, Norme 1223- 1233.

I certificati medici devono essere conformi alle prescrizioni della Convenzione STCW 78 nella sua versione aggiornata laddove applicabili; negli altri casi, le prescrizioni della STCW78 nella sua versione aggiornata, sono applicate con i dovuti aggiustamenti.

Gli oculisti qualificati figuranti sulla lista approvata dal Ministero della salute possono rilasciare certificati relativi all'acutezza della vista.

Esami medici rispondenti alle prescrizioni delle Linee guida ILO/WHO indicati nella Linea guida B1.2.1

....

....

....

Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo – Parte II

Misure adottate per garantire la conformità costante tra le ispezioni

Le misure qui di seguito sono stabilite dall'armatore, il cui nome figura nel Certificato del Lavoro Marittimo al quale è allegata la presente Dichiarazione al fine di garantire la conformità costante tra le ispezioni:

(Menzionare qui di seguito le misure stabilite per garantire la conformità a ciascuno degli elementi enunciati nella Parte I)

1. Età minima (Regola 1.1) X

   La data di nascita di ogni marittimo è riportata accanto al suo nome sul ruolo dell'equipaggio.

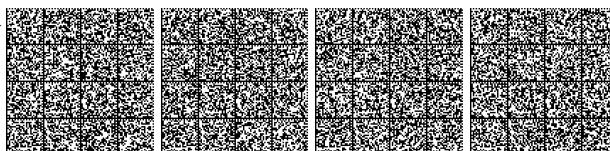
   Il Comandante o un ufficiale competente("ufficiale competente") verifica il ruolo all'inizio di ogni viaggio e annota la data di questa verifica.

   Ogni marittimo di età inferiore ai 18 anni riceve, al momento del suo arruolamento, una nota che gli proibisce di lavorare di notte o di effettuare lavori considerati pericolosi elencati nell'allegato (cfr. Parte I, Sezione I) od ogni altro lavoro pericoloso. Questa nota prescrive ugualmente al marittimo di consultare l'ufficiale competente in caso di dubbio in materia. L'ufficiale competente conserva una copia della nota recante la firma del marittimo sotto la menzione "ricevuto e letto" nonché la data del giorno della firma.

2. Certificato medico (Regola 1.2) X

   L'ufficiale competente conserva i certificati medici a titolo strettamente riservato, nonché una lista, redatta sotto la sua responsabilità, che, per ogni marittimo a bordo, indica: le funzioni, la data del certificato/-i medico/-i in corso di validità nonché lo stato di salute indicato sul certificato in questione.

In caso di dubbi circa l'attitudine del marittimo ad esercitare una funzione o funzioni particolari, l'ufficiale competente consulta il medico che ha visitato il marittimo od ogni altro medico qualificato e annota una sintesi delle sue conclusioni, includendo il suo nome, il suo numero di telefono e la data della visita.

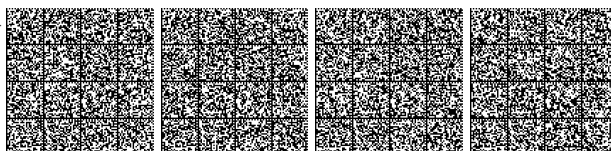
....

International Labour Conference (Maritime)
Conférence internationale du Travail (maritime)

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

ADOPTED BY THE CONFERENCE
AT ITS NINETY-FOURTH SESSION,
GENEVA, FEBRUARY 2006

CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE
À SA QUATRE-VINGT-QUATORZIÈME SESSION,
GENÈVE, FÉVRIER 2006

AUTHENTIC TEXT
TEXTE AUTHENTIQUE

MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

Desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international labour Conventions, in particular:

- the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);
- the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);
- the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98);
- the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100);
- the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);
- the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);
- the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);
- the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and

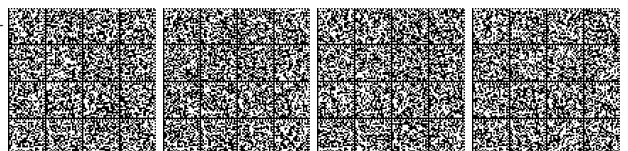
Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

Recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

Considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national,

regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

Recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and

Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and

Having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the Maritime Labour Convention, 2006.

GENERAL OBLIGATIONS

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:

(a) *competent authority* means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;

(b) *declaration of maritime labour compliance* means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;

(c) *gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);

(d) *maritime labour certificate* means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;
(e) *requirements of this Convention* refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;
(f) *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;
(g) *seafarers' employment agreement* includes both a contract of employment and articles of agreement;
(h) *seafarer recruitment and placement service* means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;
(i) *ship* means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;
(j) *shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibiities on behalf of the shipowner.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.

4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.

7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:

(a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;

(b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;

(c) the effective abolition of child labour; and

(d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

Regulations and Parts A and B of the Code

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

(a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and

(b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

Consultation with shipowners' and seafarers' organizations

Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

ENTRY INTO FORCE

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of 33 per cent.

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

DENUNCIATION

Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denunciation provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

EFFECT OF ENTRY INTO FORCE

Article X

This Convention revises the following Conventions:

Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)

Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)

Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)

Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)

Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)

Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)

Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)

Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)

Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)

Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)

Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)

Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)

Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)

Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)

Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)

Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)

Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)

Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)

Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)

Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)

Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)

Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)

Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)

Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)

Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)

Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)

Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)

Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)

Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)

Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)

Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)

Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)

Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)

Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)

Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)

Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)

Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

DEPOSITARY FUNCTIONS

Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.

2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE

Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.

2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.

3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.

4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

AMENDMENT OF THIS CONVENTION

Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.

2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.

9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

AMENDMENTS TO THE CODE

Article XV

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.

2. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.

3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:

(a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and

(b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and

(c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as "the ratifying Members". The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.

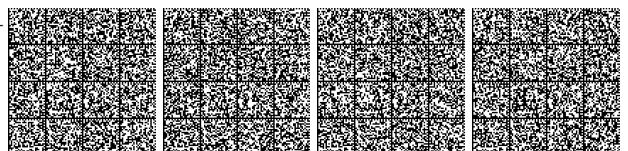
7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:

(a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and

(b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8(a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.

11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.

12. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.

13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

(a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:

   (i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or

   (ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and

(b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8(b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

AUTHORITATIVE LANGUAGES

Article XVI

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

EXPLANATORY NOTE TO THE REGULATIONS AND CODE OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION

1. This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.

2. The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.

3. The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation (see Article XIV of the Convention).

4. The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code relates to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.

5. The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:

Title 1: Minimum requirements for seafarers to work on a ship

Title 2: Conditions of employment

Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering

Title 4: Health protection, medical care, welfare and social security protection

Title 5: Compliance and enforcement

6. Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1, relating to minimum age.

7. The Convention has three underlying purposes:

(a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;

(b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and

(c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).

9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the

kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to "carry a medicine chest" (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

10. Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.

THE REGULATIONS AND THE CODE

TITLE 1. MINIMUM REQUIREMENTS FOR SEAFARERS TO WORK ON A SHIP

Regulation 1.1 – Minimum age

Purpose: To ensure that no under-age persons work on a ship

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.

2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.

3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

Standard A1.1 – Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.

2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, "night" shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.

3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:

(a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or

(b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.

4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

Guideline B1.1 – Minimum age

1. When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

Regulation 1.2 – Medical certificate

Purpose: To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.

2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

Standard A1.2 – Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.

2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers' state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

4. The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.

5. Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.

6. Each medical certificate shall state in particular that:

(a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and

(b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

7. Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:

(a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;

(b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.

8. In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:

(a) the period of such permission does not exceed three months; and

(b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

9. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.

10. The medical certificates for seafers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

Guideline B1.2 – Medical certificate

Guideline B1.2.1 – International guidelines

1. The competent authority, medical practitioners, examiners, shipowners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/WHO *Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers*, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

Regulation 1.3 – Training and qualifications

Purpose: To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.

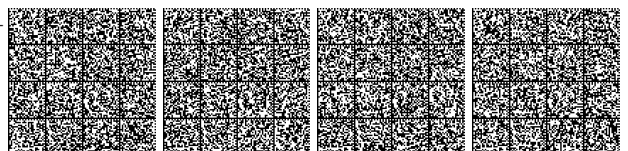
4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

Regulation 1.4 – Recruitment and placement

Purpose: To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.

2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.

3. Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag, that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

(a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;

(b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;

(c) The Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and

(d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:

(a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether the service forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers; or

(b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.

5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:

(a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;

(b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and

(c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:

(i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;

(ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;

(iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;

(iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;

(v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;

(vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licences or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

9. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.

10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

Guideline B1.4 – Recruitment and placement

Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:

(a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;

(b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;

(c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;

(d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;

(e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;

(f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;

(g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and

(h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

2. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:

(a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;

(b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:

   (i) the seafarers' qualifications;

   (ii) record of employment;

(iii) personal data relevant to employment; and
(iv) medical data relevant to employment;

(c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;

(d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;

(e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;

(f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;

(g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;

(h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;

(i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;

(j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and

(k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:

(a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;

(b) the exchange of information on maritime labour legislation;

(c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;

(d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and

(e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT

Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.

2. Seafarers' employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.

3. To the extent compatible with the Member's national law and practice, seafarers' employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

Standard A2.1 – Seafarers' employment agreements

1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:

(a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers' employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;

(b) seafarers signing a seafarers' employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;

(c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers' employment agreement;

(d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship's master, and that such information, including a copy of the seafarers' employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and

(e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.

2. Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers' employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers' employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):

(a) a copy of a standard form of the agreement; and

(b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers' work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.

4. Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers' employment agreements governed by its national law. Seafarers' employment agreements shall in all cases contain the following particulars:

(a) the seafarer's full name, date of birth or age, and birthplace;

(b) the shipowner's name and address;

(c) the place where and date when the seafarers' employment agreement is entered into;

(d) the capacity in which the seafarer is to be employed;

(e) the amount of the seafarer's wages or, where applicable, the formula used for calculating them;

(f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;

(g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:

   (i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;

   (ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and

   (iii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;

(h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;

(i) the seafarer's entitlement to repatriation;

(j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and

(k) any other particulars which national law may require.

5. Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.

6. A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

Guideline B2.1 – Seafarers' employment agreements

Guideline B2.1.1 – Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers' discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

1. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

Standard A2.2 – Wages

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.

2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.

3. Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:

(a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and

(b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.

6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers' wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

Guideline B2.2 – Wages

Guideline B2.2.1 – Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:

(a) *able seafarer* means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;

(b) *basic pay or wages* means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;

(c) *consolidated wage* means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;

(d) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
(e) *overtime* means time worked in excess of the normal hours of work.

Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

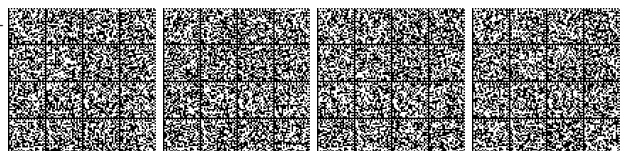
(a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;
(b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;
(c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and
(d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.

2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

(a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;
(b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;
(c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and
(d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

(a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;

(b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;

(c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;

(d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;

(e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;

(f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;

(g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;

(h) deduction from remuneration should be permitted only if:

(i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and

(ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;

(i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;

(j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;

(k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and

(l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.

Guideline B2.2.3 – Minimum wages

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.

2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

(a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and
(b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

(a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and
(b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay
or wage figure for able seafarers

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.

2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.

2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

Standard A2.3 – Hours of work and hours of rest

1. For the purpose of this Standard, the term:

(a) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
(b) *hours of rest* means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which

determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.

5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

(a) maximum hours of work shall not exceed:
   (i) 14 hours in any 24-hour period; and
   (ii) 72 hours in any seven-day period;

   or

(b) minimum hours of rest shall not be less than:
   (i) ten hours in any 24-hour period; and
   (ii) 77 hours in any seven-day period.

6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

(a) the schedule of service at sea and service in port; and
(b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set

out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

Guideline B2.3 – Hours of work and hours of rest

Guideline B2.3.1 – Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:

(a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;

(b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and

(c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:

(a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift-work system; or

(b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.

4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and with the operational requirements of their positions.

Standard A2.4 – Entitlement to leave

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.

2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.

3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

Guideline B2.4 – Entitlement to leave

Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.

2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.

3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

(a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;

(b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;

(c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and

(d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

Guideline B2.4.4 – Young seafarers

1. Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.

2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

Standard A2.5 – Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:

(a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;

(b) when the seafarers' employment agreement is terminated:
  (i) by the shipowner; or
  (ii) by the seafarer for justified reasons; and also
(c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:
(a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;
(b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and
(c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

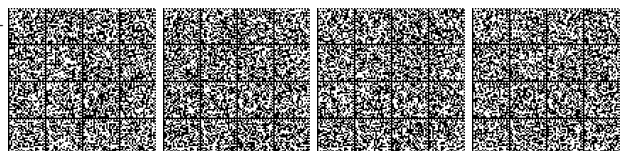
4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:
(a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;
(b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;
(c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the shipowner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

Guideline B2.5 – Repatriation

Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

(a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;

(b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):

(i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;

(ii) in the event of shipwreck;

(iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;

(iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and

(v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.

3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:

(a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;

(b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;

(c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;

(d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and

(e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.

5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may

be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

(a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;
(b) the place stipulated by collective agreement;
(c) the seafarer's country of residence; or
(d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.

8. The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the seafarer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

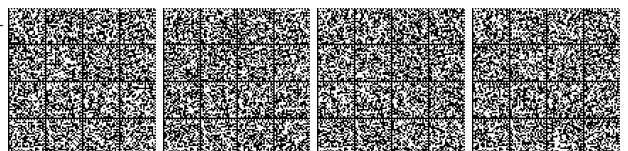
2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:

(a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:
   (i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
   (ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
   (iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;
(b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own wilful misconduct.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

Guideline B2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

Regulation 2.7 – Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

Standard A2.7 – Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

Guideline B2.7 – Manning levels

Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard A2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

Guideline B2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:

(a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or
(b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or
(c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment

prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.

3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.

4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of contruction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

(a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and

(b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

(a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and

(b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:

(a) a ship is registered or re-registered; or

(b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.

4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:
(a) the size of rooms and other accommodation spaces;
(b) heating and ventilation;
(c) noise and vibration and other ambient factors;
(d) sanitary facilities;
(e) lighting; and
(f) hospital accommodation.

5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.

6. With respect to general requirements for accommodation:
(a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:

(i) is reasonable; and
(ii) will not result in discomfort to the seafarers;

(b) the accommodation shall be adequately insulated;
(c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the "SOLAS Convention"), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;

(d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO *Code of Safety for Special Purpose Ships*, 1983, and subsequent versions (hereinafter called "special purpose ships"), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;

(e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;

(f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;
(g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and

(h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and

chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and on-board living environment for seafarers.

7. With respect to requirements for ventilation and heating:

(a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;

(b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;

(c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and

(d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

(a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;

(c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;

(d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;

(e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;

(f) in single berth seafarers' sleeping rooms the floor area shall not be less than:

(i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;

(ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;

(iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

(g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;

(h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;

(i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships' officers shall not be less than:

(i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;

(ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;

(iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;

(j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;

(k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:

 (i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;

 (ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;

 (iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;

(l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;

(m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;

(o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

10. With respect to requirements for mess rooms:

(a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and

(b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

(a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;

(b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;

(d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;

(e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and

(f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.

13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.

14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.

15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.

18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable

to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

(a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and

(b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, non-toxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:

(a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and

(b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times

when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.

2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.

3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

Guideline B3.1.4 – Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.

3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.

2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.

4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.

5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.

6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

(a) master and officers; and

(b) petty officers and other seafarers.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:

(a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;

(b) facilities for hot beverages; and

(c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:

(a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;

(b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;

(c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;

(d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and

(e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:

(a) washing machines;

(b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and

(c) irons and ironing boards or their equivalent.

Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

(a) located outside the machinery space but with easy access to it; and

(b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

Guideline B3.1.10 – Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:

(a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;

(b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and

(c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, games.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.

4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:

(a) a smoking room;

(b) television viewing and the reception of radio broadcasts;

(c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;

(d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;

(e) where possible, facilities for swimming;

(f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;

(g) facilities for recreational handicrafts;

(h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;

(i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and

(j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be re-addressed owing to circumstances beyond their control.

6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

Regulation 3.2 – Food and catering

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that

adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

Standard A3.2 – Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

(a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;

(b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and

(c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.

5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygene as well as handling and storage of food on board ship.

7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

(a) supplies of food and drinking water;
(b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
(c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

Guideline B3.2 – Food and catering

Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

(a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;
(b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

TITLE 4. HEALTH PROTECTION, MEDICAL CARE, WELFARE AND SOCIAL SECURITY PROTECTION

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.

4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:

(a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;

(b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;

(c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;

(d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and

(e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed, and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

(a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;

(b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;

(c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and

(d) the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

(a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and

(b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the *International Medical Guide for Ships*, the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the *Document for Guidance – An International Maritime Training Guide*, and the medical section of the *International Code of Signals* as well as similar national guides.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five-year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the *International Medical Guide for Ships*, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the *International Code of Signals* so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

Guideline B4.1.2 – Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:

(a) outpatient treatment for sickness and injury;
(b) hospitalization when necessary; and
(c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

Guideline B4.1.4 – Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:

(a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*;
(b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
(c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
(d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
(e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
(f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
(g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
    (i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and
    (ii) train medical and health service staff in maritime medicine;
(h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;

(i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;
(j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and
(k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

Regulation 4.2 – Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

Standard A4.2 – Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

(a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;
(b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;

(c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and

(d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

(a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and

(b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

(a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;

(b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and

(c) sickness or infirmity intentionally concealed when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.

2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:

(a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;

(b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;

(c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and

(d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:

(a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;

(b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;

(c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and

(d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.

4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that:

(a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;

(b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and

(c) occupational accidents are investigated.

6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.

8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 – Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled *Accident prevention on board ship at sea and in port*,

1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:

(a) general and basic provisions;
(b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
(c) machinery;
(d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
(e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
(f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
(g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
(h) special safety measures on and below deck;
(i) loading and unloading equipment;
(j) fire prevention and fire-fighting;
(k) anchors, chains and lines;
(l) dangerous cargo and ballast;
(m) personal protective equipment for seafarers;
(n) work in enclosed spaces;
(o) physical and mental effects of fatigue;
(p) the effects of drug and alcohol dependency;
(q) HIV/AIDS protection and prevention; and
(r) emergency and accident response.

3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the non-dangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

(a) emergency and accident response;
(b) the effects of drug and alcohol dependency; and
(c) HIV/AIDS protection and prevention.

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned,

should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

(a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;
(b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and
(c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

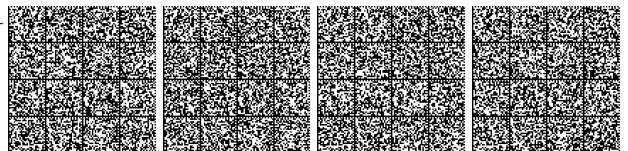
1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

(a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;
(b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and
(c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

(a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;

(b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;

(c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;

(d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;

(e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and

(f) problems arising from any human failures.

Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

(a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
(b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
(c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and
(d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

(a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;
(b) display of posters on board ships;
(c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
(d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

Guideline B4.3.10 – Safety and health education of young seafarers

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

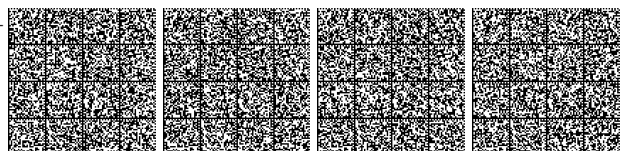
(a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
(b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
(c) exposure to harmful noise and vibration levels;
(d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signallers to operators of such equipment;
(e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
(f) rigging;
(g) work aloft or on deck in heavy weather;
(h) nightwatch duties;
(i) servicing of electrical equipment;
(j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
(k) the cleaning of catering machinery; and
(l) the handling or taking charge of ships' boats.

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

Guideline B4.3.11 – International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have

due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:

(a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;

(b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;

(c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;

(d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;

(e) collaboration in the production and use of training aids; and

(f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard A4.4 – Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

Guideline B4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:

(a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and

(b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.

2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.

3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:

(a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;

(b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;

(c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and

(d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:

(a) public authorities;

(b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and

(c) voluntary organizations.

3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:

(a) meeting and recreation rooms as required;

(b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;

(c) educational facilities; and

(d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

(a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of underutilized facilities; and

(b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of shipowners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

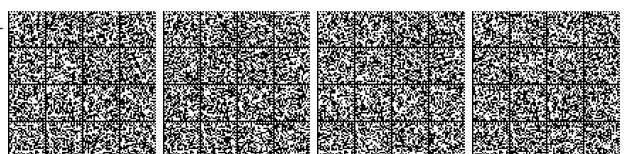
Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:

(a) grants from public funds;

(b) levies or other special dues from shipping sources;

(c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and

(d) voluntary contributions from other sources.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.

2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.

3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.

4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:

(a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and

(b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.

3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

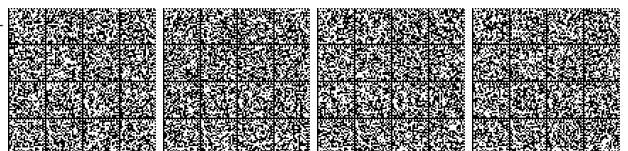
4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.

5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

Regulation 4.5 – Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accord-

ance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

Standard A4.5 – Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on shipowners' liability, and under other titles of this Convention.

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

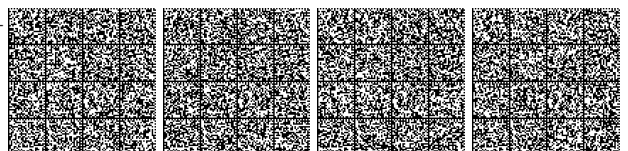
3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or

non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

Guideline B4.5 – Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.

TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

Regulation 5.1.1 – General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

Guideline B5.1.1 – General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

(a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;

(b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
(c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
(d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:
(a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
(b) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.

Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:
(a) has adequate technical, managerial and support staff;
(b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
(c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
(d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:
(a) scope of application;
(b) purpose;
(c) general conditions;
(d) the execution of functions under authorization;
(e) legal basis of the functions under authorization;
(f) reporting to the competent authority;
(g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
(h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:

(a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and

(b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

For the purpose of this Regulation, "international voyage" means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of

this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

(a) to new ships on delivery;

(b) when a ship changes flag; or

(c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

(a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs (b), (c) and (d) of this paragraph;

(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;

(c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and

(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

(a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall: (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard; (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements; (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation; (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and

(b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.

The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is available to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

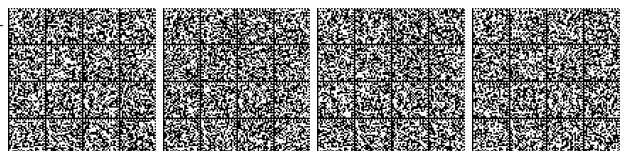
(a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;

(b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;

(c) when a ship changes flag;

(d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and

(e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization

issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline B5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the *International Safety Management (ISM) Code* or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag

and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:

(a) to board a ship that flies the Member's flag;

(b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and

(c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:

(a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and

(b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.

13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions. In particular:

(a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and
(b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

(a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and
(b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

(a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;
(b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and
(c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:
(a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;

(b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;
(c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;
(d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;
(e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;

(f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;
(g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and
(h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:
(a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into effect during the year;

(b) details of the organization of the system of inspection;
(c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;
(d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;
(e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and
(f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term "victimization" covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

(a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and
(b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:
(a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;
(b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;
(c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;

(d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;
(e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;
(f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and
(g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

(a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or

(b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or

(c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or

(d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, "complaint" means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:

(a) notify a representative of the flag State;
(b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

(a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or
(b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the

number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.

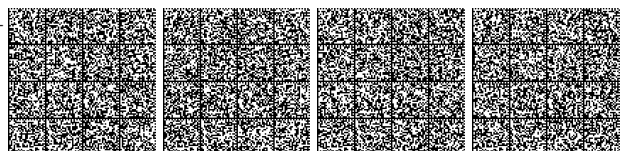
2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.

6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.

2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on

its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

APPENDIX A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

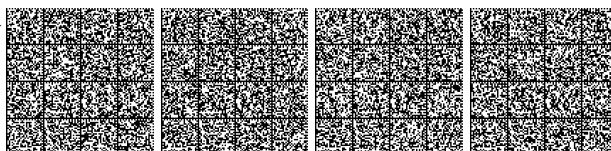
On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX A5-II

Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as "the Convention") under the authority of the Government of:

....

(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by ....

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship ....

Distinctive number or letters ....

Port of registry ....

Date of registry ....

Gross tonnage [1] ....

IMO number ....

Type of ship ....

Name and address of the shipowner [2] ....

....

....

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

[1] For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

[2] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until .... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

at .... on .... is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was ....

Issued at .... on ....

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:

(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed ....

(Signature of authorized official)

....

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:
(if required)

Signed ....
(Signature of authorized official)

....

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection: (if required)	Signed .... (Signature of authorized official) .... Place .... Date .... (Seal or stamp of the authority, as appropriate)
Additional inspection: (if required)	Signed .... (Signature of authorized official) .... Place .... Date .... (Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: .... *(insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1) ....
2. Medical certification (Regulation 1.2) ....
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) ....
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) ....
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) ....
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3) ....
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7) ....
8. Accommodation (Regulation 3.1) ....
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1) ....
10. Food and catering (Regulation 3.2) ....
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) ....
12. On-board medical care (Regulation 4.1) ....
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) ....
14. Payment of wages (Regulation 2.2) ....

Name: ....

Title: ....

Signature: ....
Place: ....
Date: ....
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

....

....

No equivalency has been granted.

Name: ....
Title: ....
Signature: ....
Place: ....
Date: ....
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

....

....

No exemption has been granted.

Name: ....
Title: ....
Signature: ....
Place: ....
Date: ....
(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1) ☐

....

2. Medical certification (Regulation 1.2) ☐

....

3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) ☐

....

4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) ☐

....

5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) ☐

....

6. Hours of work or rest (Regulation 2.3) ☐

....

7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7) ☐

....

8. Accommodation (Regulation 3.1) ☐

....

9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1) ☐

....

10. Food and catering (Regulation 3.2) ☐

....

11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) ☐

....

12. On-board medical care (Regulation 4.1) ☐

....

13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) ☐

....

14. Payment of wages (Regulation 2.2) ☐

....

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:[1] ....

....

Company address: ....

....

Name of the authorized signatory: ....

....

Title: ....

Signature of the authorized signatory:

....

Date: ....

(Stamp or seal of the shipowner[1])

The above measures have been reviewed by *(insert name of competent authority or duly recognized organization)* and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name: ....

Title: ....

Address: ....

....

....

Signature: ....

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority,
as appropriate)

[1] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the
Maritime Labour Convention, 2006
(referred to below as "the Convention")
under the authority of the Government of:

....

(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by ....

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship ....

Distinctive number or letters ....

Port of registry ....

Date of registry ....

Gross tonnage [1] ....

IMO number ....

Type of ship ....

Name and address of the shipowner [2] ....

....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

(a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;

(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;

(c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and

(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

This Certificate is valid until .... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was ....

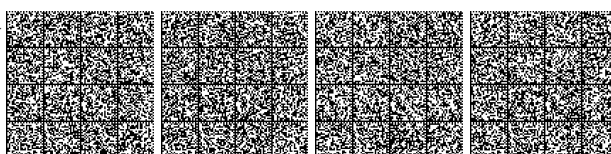
---

[1] For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

[2] *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Issued at .... on ....

Signature of the duly authorized official
issuing the interim certificate ....

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

APPENDIX A5-III

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

Minimum age

Medical certification

Qualifications of seafarers

Seafarers' employment agreements

Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service

Hours of work or rest

Manning levels for the ship

Accommodation

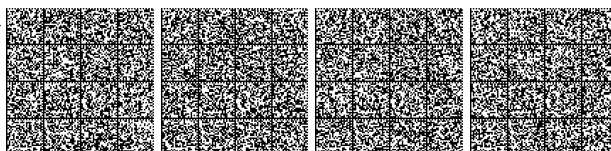
On-board recreational facilities

Food and catering

Health and safety and accident prevention

On-board medical care

On-board complaint procedures

Payment of wages

APPENDIX B5-I – EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended ("Law"), Chapter X; Shipping Regulations ("Regulations"), 2006, Rules 1111-1222.

Minimum ages are those referred to in the Convention.

"Night" means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport ("Ministry") approves a different period.

Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as "hazardous area".

2. Medical certification (Regulation 1.2)

Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

....

....

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.

The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf ("competent officer"), who records the date of such verification.

Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer's signature under "received and read", and the date of signature, is kept by the competent officer.

2. Medical certification (Regulation 1.2)

The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer's responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.

In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer's doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner's conclusions, as well as the practitioner's name and telephone number and the date of the consultation.

....

....

The foregoing is the authentic text of the Convention duly adopted by the General Conference of the International Labour Organization during its Ninety-fourth Session which was held at Geneva and declared closed the 23 February 2006.

IN FAITH WHEREOF we have appended our signatures this twenty-third day of February 2006.

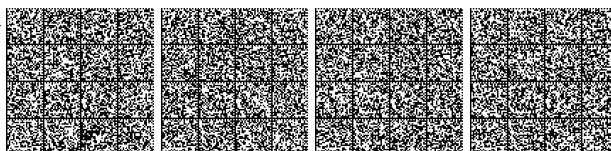
The text of the Convention as here presented is a true copy of the text authenticated by the signatures of the President of the International Labour Conference and of the Director-General of the International Labour Office.

Le texte de la convention présenté ici est une copie exacte du texte authentiqué par les signatures du Président de la Conférence internationale du Travail et du Directeur général du Bureau international du Travail.

Certified true and complete copy.

Copie certifiée conforme et complète.

For the Director-General of the International Labour Office:

Pour le Directeur général du Bureau international du Travail:

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 589):

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro degli affari esteri, Mario Monti, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, e dal Ministro del lavoro e delle politiche sociali, Elsa Fornero, il 2 maggio 2013.

Assegnato alle commissioni riunite 3ª (affari esteri) e 8ª (lavori pubblici), in sede referente, il 16 maggio 2013, con pareri delle commissioni 1ª (affari costituzionali), 2ª (giustizia), 5ª (bilancio), 11ª (lavoro), 12ª (sanità) e 14ª (Unione europea).

Esaminato dalle commissioni riunite 3ª (affari esteri) e 8ª (lavori pubblici), in sede referente, l'11 giugno 2013 e il 2 luglio 2013.

Esaminato e approvato in aula l'8 luglio 2013.

Camera dei deputati (atto n. 1328):

Assegnato alle commissioni riunite III (affari esteri) e XI (lavoro), in sede referente, il 16 luglio 2013, con pareri delle commissioni I (affari costituzionali), II (giustizia), V (bilancio), IX (trasporti), XII (affari sociali) e XIV (politiche dell'Unione europea).

Esaminato dalle commissioni riunite III (affari esteri) e XI (lavoro), in sede referente, il 24, il 26 e il 30 luglio 2013.

Esaminato e approvato in aula il 12 settembre 2013.

13G00156

Marco Mancinetti, *redattore* Delia Chiara, *vice redattore*

(WI-GU-2013-SOL-006) Roma, 2013 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-85082147**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it.**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato
Direzione Marketing e Vendite
Via Salaria, 1027
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.